Das Frachtbriefduplikat nach deutschem und internationalem Eisenbahnfrachtrecht

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

vorgelegt von

Joachim Werdermann
Referendar in Berlin

Berlin 1930

Spezial-Druckerei für Dissertationen Dr. Hermann Eschenhagen, KG., Ohlau in Schlesien

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Professor Dr. Schmidt-Rimpler

Meinen lieben Eltern in Dankbarkeit!

Inhalt.

Verzeichnis der Lehre und Rechtsprechung.

Abhandlungen zum Privatrecht und Zivilprozeß, herausgegeb. von Fischer, Jena. (zit.: Fischers Abhandlungen).

Achilles-Greiff: Bürgerliches Gesetzbuch. 12. Aufl. Berlin und Leipzig 1927.

Archiv für Bürgerliches Recht, herausgegeb. von Kohler, Ring u. Oertmann, Berlin. (zit.: Arch. f. Bürg. Recht.)

Archiv für Theorie und Praxis des allgemeinen deutschen Handels- und Wechselrechts, hersaugegeb. von Busch, Berlin. (zit.: Buschs Arch.)

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, begründet von Gruchot, herausgegeb. von Rassow, Küntzel, Eccius u. a. Berlin. (zit.: Gruch. Beitr.)

Biermann: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuche. III. Bd.: Sachenrecht. Aufl. Berlin 1914.

Blume: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1910.

Blume-Weirauch: Die Eisenbahnverkehrsordnung. 4. Aufl. Berlin und Leipzig 1928.

Brunner: Die Wertpapiere. In Endemanns Hdb. Bd. II, 2. Buch, Abschn. 3, S. 140 ff.

Bruns, Victor: Besitzerwerb durch Interessenvertreter. Diss. Tübingen 1905.

Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 10. u. 11. Aufl., Stuttgart 1923.

Cosack-Mitteis: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. II. Bd. Bd. 7.—8. Aufl. Jena 1924.

Crome: System des Deutschen Bürgerlichen Rechts. III. Bd. Tübingen 1905.

Denkschrift zum Handelsgesetzbuch. Berlin 1897.

Dernburg: Das bürgerliche Recht, 4. Aufl. Halle. II. Bd. 1. Abt.: 1909; III. Bd.: 1908.

Deutsche Juristenzeitung, herausgegeb. von Liebmann, Berlin. (zit.: DJZ.)

Düringer-Hachenburg: Das Handelsgesetzbuch. 2. Aufl. III. Bd. Mannheim u. Leipzig 1913.

Eger: Das Deutsche Frachtrecht. 2. Aufl. Berlin. I. Bd.: 1888, II. Bd.: 1890 u. III. Bd.: 1891. (zit.: Eger, Frachtrecht.)
Eger: Die Eisenbahnverkehrsordnung. 3. Aufl. Berlin 1910. (zit.: Eger, EVO.)
Eger: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Berlin u. Leipzig. (zit.: Egers Eis. Ent.)
Eger: Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin. 2. Aufl.: 1894 u. 3. Aufl.: 1909. (zit.: Eger, JUe.)
Ehrenberg: Handbuch des gesamten Handelsrechts. Leipzig. (zit.: Ehrenb. Hdb.)
Endemann: Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Leipzig 1887. (zit.: Endemann, HR.)
Endemann: Handbuch des Deutschen Handels-, See- und Wechselrechts. Leipzig 1881/1885. (zit.: Endemanns Handb.)
Endemann: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. II. Bd., 1. Abt. Sachenrecht. Berlin 1905. (zit.: Endemann.)
Enneccerus: Allgemeiner Teil. Bd. I, 1. Abt. des Lehrbuchs des Bürgerlichen Rechts von Enneccerus, Kipp und Wolff. 25./29. Aufl. Marburg 1926.
Enneccerus: Recht der Schuldverhältnisse. Bd. I, 2. Abt. des Lehrbuchs des Bürgerlichen Rechts von Enneccerus, Kipp und Wolff. 23./27. Aufl. Marburg 1927.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. (zit.: RG. od. RGZ.)
Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. (zit.: RG. St.)
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. (zit.: ROHG.)
Frommer, Kurt: Ueber Besitz- und Eigentumserwerb im Falle der Versendung nach geltendem Rechte. Diss. Rostock 1904.
Gareis: Das deutsche Handelsrecht. 8. Aufl. Berlin 1909.
Gareis: Die Verträge zugunsten Dritter. Würzburg 1873.
Geiler: Anmerkung zu: Bedeutung der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikatfrachtbrief" für die Frage des Zeitpunkts des Eigentumsübergangs der verkauften Ware auf den Käufer. In der DJZ. 1919, S. 182, Nr. 2.
Geißler: Zur Frage des mittelbaren Besitzes des Ver-

äußerers einer unter Eigentumsvorbehalt übergebenen Sache. In der JW. 1905, S. 521 f.

von Gerber: System des deutschen Privatrechts. 16. Aufl. Jena 1891.

Gerstner: Internationales Frachtrecht. Berlin 1893.

von Gierke: Die Bedeutung des Fahrnisbesitzes für streitiges Recht. In Fischers Abhandlungen S. 477 ff. Jena 1898. (zit.: Gierke, Fahrnisbesitz.)

von Gierke: Deutsches Privatrecht. II. Bd.: Sachenrecht. Leipzig 1905. In dem Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft, herausgegeb. von Binding. (zit.: Gierke.)

Goldmann-Lilienthal: Das Bürgerliche Gesetzbuch. II. Bd.: Sachenrecht. Berlin 1912.

Goldschmidt: Handbuch des Handelsrechts. Bd. I, Abt. 2. Erlangen 1868.

Günther, Kurt: Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Diss. Rostock 1903.

Hanseatische Gerichtszeitung: Hauptblatt: Handelsrechtliche Fälle. Hamburg. (zit.: Hans.G.Z.)

Heymann: Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere. Im „Recht der Gegenwart", Festgabe für Felix Dahn, III. Teil. Breslau 1905.

Hellwig, Konrad: Die Verträge auf Leistung an Dritte. Leipzig 1899.

Jacobi, Ernst: Das Wertpapier als Legitimationsmittel. München 1906. In Fischers Abhandlungen. 14. Bd. Heft 1.

Jacobi, Ernst: Die Wertpapiere. In Ehrenbergs Hdb. IV. Bd., 1. Abt., 2. Buch, 2. Abschn. Leipzig 1917,

Jaeckel: Das deutsche Frachtbriefrecht mit Ausschluß des Rechts des Frachtbriefduplikats. Diss. Leipzig 1905.

Joerges: Zur Lehre vom Eigentumsübergang beim Versendungskauf. In der JW. 1921, S. 329.

Juristische Rundschau mit Beilage „Die Rechtsprechung". Berlin. (zit.: Jur. Rd.)

Juristische Wochenschrift: herausgegeb. vom Deutschen Anwaltverein. Berlin. (zit.: JW.)

Kläger: Das Frachtbriefduplikat nach Eisenbahnfrachtrecht. Diss. Rostock 1907.

Kluckhohn: Die Verfügungen zugunsten Dritter. In Fischers Abhandlungen. München 1914.

Kniep: Der Besitz des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Jena 1900.
Kreß: Besitz und Recht. Nürnberg und Leipzig 1909.
Kuhn: Das Frachtgeschäft. In Buschs Archiv S. 335 ff. Leipzig 1865.
Lehmann, Karl: Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. Leipzig 1912.
Lehmann-Ring: Das Handelsgesetzbuch. II. Bd. Berlin 1901.
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht, gegr. von Düringer, Jaeger und Königе. München, Berlin u. Leipzig. (zit.: LZ.)
Leonhardt: Vertretung beim Fahrniserwerb. Leipzig 1899. (zit.: Leonhardt, Fahrniserwerb.)
von der Leyen: Das Berner Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 39, S. 1 ff., Stuttgart 1891. (zit.: v. d. Leyen, Int. Ueb.)
von der Leyen: Die Fortbildung des Eisenbahnfrachtrechts seit dem Berner Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. In Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 49, S. 381 ff. Stuttgart 1900. (zit.: v. d. Leyen, Bd. 49).
Littauer-Mosse: Handelsgesetzbuch. 17. Aufl. Berlin und Leipzig 1926.
Loening: Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Berlin 1927.
Makower: Handelsgesetzbuch mit Kommentar. II. Bd. 13. Aufl. Berlin 1907.
Oertmann: Die Klausel „Kasse gegen Verladungsdokumente." In der Verkehrsrechtl. Rundschau 1921/1922, Nr. 12 vom 1. 12. 1921, S. 109.
Planck: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin. 1. Bd. 3. Aufl. 1903, III. Bd., 1. Lieferung, 4. Aufl., 1915. Herausgeber: Strohal.
Proskauer: Gesetzliche Schuldverhältnisse bei der Warenversendung. Diss. Breslau 1928.
Protokolle I, II **u.** III. Protokolle über die Verhandlungen der vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 (Prot. I), der vom 21. Sept. bis 10. Oktbr. 1881 (Prot. II) und der im Juli 1886 (Prot. III) in Bern stattgefundenen

Konferenz betr. die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransports, Bern 1878, 1881 u. 1886.
Protokolle zum Entwurf eines Handelsgesetzbuches.
Przibilla: Erwerb und Verlust des mittelbaren Besitzes. Diss. Freiburg 1905.
Pudor: Ist der Veräußerer einer beweglichen Sache, die er dem Erwerber unter Eigentumsvorbehalt übergeben hat, mittelbarer Besitzer? In der JW. 1905, S. 314 f.
Das Recht: Rundschau für den deutschen Juristenstand, herausgegeb. von H. Th. Soergel. Hannover. (zit.: Recht.)
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts, herausgegeb. von Mugdan und Falkmann. Leipzig. (zit.: Rspr. d. OLG. oder OLG.)
Regelsberger: Die Handelsgeschäfte. Allgemeine Grundsätze. In Endemanns Handbuch II. Bd., S. 381 ff. Leipzig 1882.
Reichsgerichtsrätekommentar: Das Bürgerliche Gesetzbuch. III. Bd., Sachenrecht. VI. Aufl, Berlin und Leipzig 1928. (zit.: RGR. Komm.)
Richter: Die Eisenbahnverkehrsordnung. Mannheim, Berlin und Leipzig 1928.
Rießer: Zur Revision des Handelsgesetzbuches. Stuttgart 1887.
Roeder: Wer ist der Verfügungsberechtigte im eisenbahnrechtlichen Frachtverkehr? In Egers Eis. Ent. Bd. 38, S. 257 ff. Berlin 1921.
Rohde: Der mittelbare Besitz. Abschn. 21 aus den Studien im Besitzrecht. Düsseldorf 1907.
Rosenthal, Eduard: Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.
Rosenthal, Heinrich: Bürgerliches Gesetzbuch, herausgegeb. von Freymuth und Kamnitzer. 12. Aufl. Berlin 1929.
Ruf: Das Frachtbriefduplikat, insbesondere seine Bedeutung für den Erwerb von Besitz und Eigentum an dem Frachtgut. Diss. Breslau 1928.
Rundnagel, Ernst: Beförderungsgeschäfte. In Ehrenbergs Handbuch, V. Bd., 2. Abt., S. 111 ff. Leipzig 1915.
Sarter-Kittel: Die deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. II. Auflage, Berlin 1927.
Schott: Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch, III. Bd. S. 284 ff. Leipzig 1885.

Schwab: Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Leipzig 1891. (Schwab, JUe.)

Schwab: Das Verfügungsrecht bei Verlust des Frachtbriefduplikates. In Egers Eis. Ent. Bd. 11, S. 267 ff. Breslau 1895. (zit.: Schwab in Egers Eis. Ent.)

Frhr. von Schwerin: Recht der Wertpapiere. In den Grundrissen der Rechtswissenschaft, herausgegeb. von Fehr, Gerland, Hedemann u. a. Berlin und Leipzig 1924.

Sendpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909. (zit.: Sendpiehl).

Sendpiehl: Das Frachtbriefduplikat. In der Speditions- und Schiffahrtszeitung, Jahrg. 1908, Nr. 28. Berlin 1908. (zit.: Sendpiehl in Sped.- u. Schiff.-Ztg. 08,28.)

Sendpiehl: Ist das Frachtbriefduplikat eine Legitimation des Verfügungsberechtigten? In der Sped. u. Schiff.-Ztg., Jahrg. 1922, Nr. 2. Berlin 1922. (zit.: Sendpiehl in Sped.- und Schiff.-Ztg. 22,2.)

Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten, verf. von Schütt. (zit.: Seuff. Arch.)

Sitzungsprotokolle der Internationalen Konferenz betreffend den Eisenbahngüterverkehr und den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr, Bern, Mai/Juni 1923.

Soergel: Bürgerliches Gesetzbuch. III. Aufl. Berlin, Stuttgart, Leipzig 1926.

Speditions- u. Schiffahrts-Zeitung, herausgegeb. vom Verein Deutscher Spediteure. Berlin. (zit.: Sped.- und Schiff.-Ztg.)

Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, herausgegeb. v. Könige, Pinner und Bondi. IV. Bd. 12./13. Aufl. Berlin und Leipzig 1927.

Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. III. Bd.: Sachenrecht. 9. Aufl. München, Berlin u. Leipzig 1926.

Strohal: Der Sachbesitz. Jena 1897. (Abdruck aus Iherings Jahrbüchern, Bd. 38.)

Thiesing: Ist der Veräußerer einer beweglichen Sache, die er dem Erwerber unter Eigentumsvorbehalt übergeben hat, mittelbarer Besitzer? Im Arch. für Bürgerl. Recht, 20. Bd., S. 240 ff. Berlin 1902.

Thöl: Das Handelsrecht. I. Bd., 6. Aufl., Leipzig 1879.

Verkehrsrechtliche Rundschau, herausgegeb. von Roeder, Dortmund. (zit.: Verk. Rd.)

Warneyer: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich. II. Bd. Tübingen 1927. (zit.: Warneyer).

Warneyer: Die Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts. Leipzig. (zit.: Warn. Rspr.)

Warneyer: Jahrbuch der Entscheidungen. Leipzig. (zit.: Warn. Jahrb.)

Werneburg: Zur Rechtsnatur von Frachtbrief und Frachtbriefduplikat im deutschen und internationalen Eisenbahnfrachtrecht. In Egers Eis. Ent. Bd. 35, Heft 4, S. 290 ff. Berlin und Leipzig 1919.

Winter: Die Stellung des Empfängers im Frachtrecht. Diss. Leipzig 1905.

Wolff, Martin: Das Sachenrecht. Im Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts von Enneccerus, Kipp und Wolff, II. Bd., 1. Abt. 22./26. Aufl. Marburg 1927. (zit.: Wolff, Sachenrecht.)

Wolff, Martin: Gegenstände des Handelsrechts. 1. Abschnitt: Die Ware. In Ehrenbergs Handbuch IV. Bd., 1. Abt., 2. Buch, S. 7 ff. Leipzig 1917. (zit.: Wolff in Ehrenb. Hdb.)

Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, begr. von Goldschmidt. (zit.: Goldschmidts Zeitschr.)

§ 1. Entwicklungsgeschichte des Frachtbriefduplikats.

Während uns vom Frachtbrief, den wir bereits im Jahre 1337 beim Dogen Dandalo Francisko und in Deutschland zuerst im Jahre 1693 in Lüneburg vorfinden, schon im 15. Jahrhundert der Italiener Bartolomäus de Saliceto als den „literae ligagiorum" und der Franzose Savary in seinem „Parfait négociant" (1674) berichtet,[1] ist sein ungleiches Geschwister, das Frachtbriefduplikat, ein Kind unseres modernen Frachtrechts.

Zum ersten Male erscheint es im „Betriebsreglement für die Staatseisenbahnen und die unter der Verwaltung des Staates stehenden Eisenbahnen" vom 18. Juli 1853.[2] Zwar wird es hier noch nicht „Frachtbriefduplikat" oder „Duplikatfrachtbrief" oder, wie es neuerdings heißt, „Frachtbriefdoppel" genannt, aber im § 51 Abs. 2 mit den Worten umschrieben: „... zwei gleichlautende Exemplare, deren eines ihm (dem Absender) von dem Expedienten vollzogen und abgestempelt zurückgegeben wird." Die Bezeichnung „Frachtbriefduplikat" taucht zuerst im Reglement von 1856 auf, wo seine Funktion als Empfangsbescheinigung festgelegt wird. Im Reglement vom 5. Januar 1861 heißt es dann im § 6 Abs. 4: „Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahnverwaltung, so hat er derselben, soweit nicht die Ausführungsvorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eines Aufnahmescheins gestatten, zwei gleichlautende Exemplare einzureichen, deren eines ihm von der Eisenbahnexpedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird."[3] Nach dem Reglement von 1861 und ebenso nach dem vom 17. Februar 1862[4] und dem „Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom 3. September 1865[5] sind also besondere sogenannte „Aufnahmescheine"

1) Goldschmidt, Hdb. d. HR., Bd. 1 Abt. 2, § 75, S. 735/37.
2) Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königl. Preuß. Staaten, Jahrgg. 1853, S. 207 ff.
3) Minist.Bl. Jahrg. 1861, S. 23 ff.
4) dto., 1862, S. 99 ff.
5) dto., 1865, S. 261 ff.

in Gebrauch, und das Frachtbriefduplikat ist ihnen gegenüber eine nur subsidiäre Frachturkunde. Das „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde" vom 10. Oktober 1870 schloß sich in B. § 5 Nr. 5 dieser Regelung an.[6] Erst das Reglement vom 11. Mai 1874[7] hat im § 50,5 die subsidiäre Anwendung des Frachtbriefduplikats beseitigt und die Bahn verpflichtet, dem Absender auf Wunsch ein Frachtbriefduplikat auszustellen.

Ueber die Bedeutung des Frachtbriefduplikats war, abgesehen von der beibehaltenen Bestimmung, daß es als Empfangsbescheinigung zu dienen habe, nur zu entnehmen, daß es „nicht die Wirkung eines das Gut begleitenden Frachtbriefs" habe (Reglement von 1861, § 6 Abs. 4), und wie später hinzugefügt wurde (im Reglement von 1862, § 5 Abs. 4), auch nicht die Bedeutung eines Ladescheins. Die negative Fassung „das Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefs und ebensowenig diejenige eines Ladescheins" wurde in der späteren Gesetzgebung beibehalten. Der internationalen Regelung folgend hat aber der Gesetzgeber in den Eisenbahnverkehrsordnungen von 1892, 1899 und 1908 einige wichtige Bestimmungen über die Bedeutung des Duplikats für das Verfügungsrecht am Frachtgut getroffen. Besonders hervorzuheben ist die Bestimmung des § 73 Abs. 5, nach der das Verfügungsrecht dem Absender nur zusteht, wenn er der Bahn das Duplikat, falls ein solches ausgestellt ist, vorlegt. In das neue Handelsgesetzbuch wurden die wichtigsten Bestimmungen über das Frachtbriefduplikat und seine Wirkungen übernommen, da man seinen großen Wert und seine praktische Bedeutung für das Wirtschaftsleben klar erkannt hatte.[8]

Die neue, am 1. Oktober 1928 in Kraft getretene Eisenbahnverkehrsordnung hat, so große und wichtige Neuerungen sie sonst dem Frachtrecht gebracht hat, wie die Aenderungen der Bestimmungen über den Frachtbrief, Neufassungen in den Bestimmungen über die Ablieferungs- und Beförderungshindernisse, über die Tatbestandaufnahme und dergl., für das Frachtbriefduplikat nur sehr wenig Neues und nichts Grundlegendes geschaffen.

---

6) Bundesgesetzblatt von 1870, S. 419 ff.
7) Zentralblatt des Deutschen Reiches vom Jahre 1874 S. 179 ff.
8) Denkschrift S. 539.
9) abgekürzt: EVO.

Während im deutschen Frachtrecht ein Duplikat nur auf Wunsch des Absenders ausgestellt wird, ist es im internationalen Frachtverkehr obligatorisch. In dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890[10] und dem Uebereinkommen vom 23. Oktober 1924[11] ist übereinstimmend im Art. 8 Abs. 5 bzw. Art. 8 § 5 gesagt: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtguts auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikat zu bescheinigen." Weiter heißt es in Uebereinstimmung mit dem deutschen Frachtrecht, daß dieses Duplikat nicht die Bedeutung eines Frachtbriefes oder eines Ladescheins hat. Grundlegend bestimmt dann der Art. 15 Abs. 2 bzw. Art 21 § 2 bezüglich nachträglicher Verfügungen des Absenders, daß hierzu eine Vorlegung des Frachtbriefduplikats erforderlich sei. Erfolgt diese nicht, und befolgt die Bahn die Verfügung des Absenders trotzdem, so macht sie sich schadensersatzpflichtig.

Diese Bestimmungen haben eine recht komplizierte Entwicklungsgeschichte[12] erlebt. Das Verfügungsrecht im Frachtvertrage und die rechtliche Ausgestaltung des Frachtbriefduplikats gehörten zu den umstrittensten Fragen auf den Berner Konferenzen der Jahre 1878, 1881 und 1886. Es galt, aus der buntscheckigen Fülle einzelstaatlicher Gesetzgebungen das für ein internationales Frachtrecht brauchbares System herauszufinden.

Ungarn machte den Vorschlag, im Eisenbahnverkehr ein negotiables Dispositionspapier einzuführen, d. h. ein Papier, durch dessen Begebung Besitz und Eigentum am Frachtgut übergeht, ähnlich dem Ladeschein im gewöhnlichen Landfrachtgeschäft und dem Konnossement im Seeverkehr. Diese Anregung fand keinen Beifall und stieß besonders auf den Widerstand Deutschlands, das die Ausstellung solcher Traditionspapiere für den Eisenbahnfrachtverkehr als absolut unzuträglich erkannt hatte. Schon die Kölner Generalversammlung der deutschen Eisenbahnverwaltungen beschloß deshalb am 26. August 1861, daß in das Reglement von 1862, das in das Bundesreglement von 1870 unverändert überging, eine Bestimmung aufgenommen wurde, nach der

10) abgekürzt: IUe. oder a. IUe.

11) abgekürzt: IUeG.

12) Vgl. zu den folgenden Ausführungen: Eger, Internat. Uebereinkommen, S. 260 ff.; v. d. Leyen, Bd. 39, S. 42 ff.; Blume, Int. Ueb., I. Teil: Einleitung.

„die Ausstellung von Ladescheinen nicht stattfindet.“[13] Man fürchtete die Schwierigkeiten, die sich aus der Einführung eines Traditionspapieres ergeben würden. Die deutschen Vertreter machten, besonders auf der zweiten Berner Konferenz, geltend, daß die Bahn dann in jedem Falle die Richtigkeit eines solchen Papieres prüfen müsse. Es wurde durchgesetzt, daß in das Uebereinkommen ausdrücklich die Bestimmung aufgenommen wurde, daß das Frachtbriefduplikat weder die Bedeutung eines Ladescheines noch die eines Konnossements habe. Dagegen war im österreichischen Reglement von 1872 den österreichischen Eisenbahnen freigegeben, Ladescheine einzuführen oder im Einzelfalle solche zuzulassen.[14]

Die Schweiz hatte im Art. 10 ihres Entwurfs das Verfügungsrecht des Absenders von gewissen Klauseln abhängig gemacht. Der Frachtbrief müsse den Vermerk „Das Gut reist auf Rechnung und Gefahr des Absenders“ tragen, wenn nicht der Empfänger der allein Verfügungsberechtigte sein solle. Dieses System wurde als zu undurchsichtig und kompliziert für die Bedürfnisse des Verkehrs bezeichnet.

Von Rußland wurde die Einführung eines Récépissé befürwortet, das auf den Namen lauten und in seinen Wirkungen dem Konnossement ähnlich gestaltet werden sollte. Das Récépissé hat seinen Ursprung in Frankreich. Der Absender konnte hier nur, wenn er im Besitze des „récépissé à remetre â l'expéditeur“ “ war, über das Frachtgut verfügen, und mit dessen Uebergabe an den Empfänger ging vielfach das Verfügungsrecht am Frachtgut auf diesen über.[15] Diese Regelung wurde gleichfalls abgelehnt, weil sie sich mit der Rechtsnatur des Frachtvertrages nicht vereinen lasse und dem Frachtbriefe eine Bedeutung gebe, wie sie mit seiner in fast allen Staaten anerkannten Rechtsnatur als blosser Beweisurkunde im Widerspruch stehe.

Man einigte sich schließlich auf das System des deutschen Handelsgesetzbuches. Der Absender kann über das Frachtgut verfügen, bis dieses an den Bestimmungsort gelangt ist, und der Empfänger den Frachtbrief erhalten oder Klage auf Herausgabe des Frachtbriefs und des Fracht-

---

13) Vgl. hierzu: Eger, Deutsches Frachtrecht, I. Teil, zu Art. 392, S. 121.
14) Eger a.a.O.
15) Schweizer Memorial, No. V, 3, S. 14; Gerstner, Internat. Frachtrecht, S. 250/51.

guts erhoben hat. Dieses System war bereits in das Betriebsreglement für die niederländischen Eisenbahnen vom 9. Januar 1876 (§ 58) und in den Entwurf eines italienischen Handelsgesetzbuches (Art. 447) übergegangen. Gerühmt wurde besonders die Klarheit und Einfachheit dieses Systems, seine Sicherheit und Beweglichkeit, durch die es besonders für den internationalen Verkehr geeignet sei, und daß es sich in langjähriger Praxis bereits bewährt habe.[16]

Trotzdem begegnete diese Lösung in Handelskreisen vielfach dem lebhaftesten Widerspruch. Man forderte ein Mittel, durch das das Verfügungsrecht des Absenders eingeschränkt werden könne. Besonders wichtig wird dieses Bedürfnis beim Versendungskauf. Der Käufer hat vielfach schon den Kaufpreis bezahlt und läuft dann noch Gefahr, daß der Verkäufer noch während der Beförderung anderweitig über das Gut verfügt. Gegen solche Verfügungen mußte der Empfänger geschützt werden. Diesem Verlangen der Kaufleute verlieh unter anderem die bekannte Eingabe der oberbayrischen Handels- und Gewerbekammer vom 30. September 1878[17] Ausdruck, die jene Regelung, die sich dann durchgesetzt hat, vorschlug, daß bei nachträglichen Verfügungen der Absender das Duplikat vorlegen müsse. Die Gefahr, die sich aus nachträglichen Verfügungen für den Empfänger ergibt, ist dann beseitigt, wenn der Empfänger das Duplikat erhält.[18] Vielfach gingen die Wünsche der Handelskreise noch weiter. Oft kann der Käufer die Beförderung nicht abwarten. Er will die Ware schon vor der Ankunft beleihen, veräußern, verpfänden können. Bei den russischen Holz-, Flachs- und Hanfsendungen und im internationalen Getreidehandel begann sich bereits die Gewohnheit herauszubilden, daß Banken und die Auftraggeber gegen Uebergabe des Frachtbriefduplikats oder Recepisses recht erhebliche Vorschüsse leisteten.[19] Gerade hier drängte die Entwicklung schon zu einem Dispositionspapier des Frachtverkehrs, wie es Ungarn gefordert hatte. Dieses Bedürfnis war aber noch nicht allgemein genug, um sich durchsetzen zu können.

---

16) Eger, Int. Ueb. S. 261; Protokolle I, S. 54.
17) Rießer, Zur Revision des HGB. I S. 100.
18) Vgl. hierzu: v. d. Leyen, Bd. 39 S. 42, 80.
19) Blume, Int. Ueb., Art. 15, Bem. V, S. 105.

Als man auf der zweiten Berner Konferenz an die endgültige Lösung der Frage der rechtlichen Ausgestaltung des Frachtbriefduplikats gehen wollte, die man bis zur Entscheidung über die Frage des Verfügungsrechts im allgemeinen zurückgestellt hatte, zeigten sich doch mancherlei Einflüsse jener Bestrebungen, die inzwischen in vielen Ländern laut geworden waren. Es wurde allgemein anerkannt, daß das Interesse des Empfängers, sich gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders zu schützen, gerechtfertigt sei.[20] Man einigte sich schließlich auf die nur negative Wirkung des Duplikats, daß der Absender nur, wenn er das Duplikat vorlegt, verfügen dürfe, daß aber dessen Uebergabe an den Empfänger noch nicht den Uebergang des Verfügungsrechts auf ihn zur Folge habe.[21]

Von neuem erhob sich nun aber Streit darüber, ob die Ausstellung des Frachtbriefduplikats obligatorisch oder nur fakultativ sein solle. Die deutschen Vertreter wiesen darauf hin, daß die Einführung eines obligatorischen Duplikats eine Belästigung des Publikums und große Erschwerungen für die Bahn mit sich bringen würde. Demgegenüber wurde mit Recht geltend gemacht, daß das Verfahren bei weitem komplizierter sei, wenn die Bahn bei jeder Verfügung eines Absenders, um sich nicht haftbar zu machen, prüfen müsse, ob ein Duplikat ausgestellt sei. Daher entschied man sich auf Antrag der Niederlande gegen die Bedenken Deutschlands und der Schweiz für ein obligatorisches Frachtbriefduplikat.[22]

Deutschland gab sich mit dieser Regelung nicht zufrieden. Noch auf der Pariser Konferenz im Jahre 1898 suchte es die Einführung eines fakultativen Duplikats durchzusetzen. Man war aber der Meinung, daß die Sicherheit des internationalen Verkehrs wichtiger sei als das Interesse einzelner Absender, die sich durch die Einführung des obligatorischen Frachtbriefduplikats belästigt fühlen könnten. Außerdem habe man sich inzwischen auch in Deutschland an diese Besonderheit des internationalen Frachtverkehrs gewöhnt.[23]

Auch das Internationale Uebereinkommen des Jahres

---

20) Protokolle S. 98.
21) Eger IUe. S. 265; Gerstner IUe. S. 257.
22) Eger, IUe. S. 264.
23) v. d. Leyen, Bd. 49, S. 429.

1924 hat, wie es ja überhaupt nur wenig Neues für unsere Frage gebracht hat, hieran nichts geändert.

So sind die Bestimmungen über das Frachtbriefduplikat das Ergebnis eines interessanten Versuchs, Rechtsgedanken der verschiedensten Rechtsquellen Europas mit den Erfordernissen des modernen internationalen Verkehrs in Einklang zu bringen. Das Frachtbriefduplikat ist uns in seiner rechtlichen Ausgestaltung ein Musterbeispiel für die Kompromißnatur alles Rechts.

§ 2. Form und Inhalt des Frachtbriefduplikats.

Aeußerlich ist das Frachtbriefduplikat, wie ja schon aus dem Ausdruck „Duplikat" hervorgeht, nichts weiter als eine Abschrift des Frachtbriefs. Besondere Formulare gibt es hierfür im deutschen Frachtverkehr nicht. Das ist wohl darauf zurückzuführen, daß der Absender in der Regel nur eine Quittung über den Empfang des Gutes braucht, und hierfür die Benutzung der sogenannten Quittungsbücher oder der einfachen Aufnahmescheine im Geschäftsverkehr allgemein gebräuchlich ist. Eine Einführung von besonderen Frachtbriefduplikatformularen würde sich auch schon deshalb nicht lohnen, weil der Ueberschrift „Frachtbrief" auf den Frachtbriefformularen lediglich der Zusatz „Duplikat" zuzufügen ist, um es zu einem Duplikatformular zu machen.

Für Frachtbriefe ist das im § 55 Abs. 2 EVO. bestimmte weiße Schreibpapier in der vom Reichsverkehrsminister festgesetzten Beschaffenheit zu verwenden. Für Eilfracht muß dieses Formular auf der Vorder- und der Rückseite, oben und unten am Rande mit einem karminroten Streifen bedruckt sein. (Siehe Anlage D und E zur EVO., § 55 Abs. 1.) Im Gegensatz zur alten EVO. hat heute auch der Frachtbrief für beschleunigtes Eilgut eine besondere Form. Außer der roten Umrandung muß er in der Spalte „Vorgeschriebene oder zulässige Erklärungen" den Vermerk „Beschleunigtes Eilgut" enthalten (§ 55 Abs. 1). Früher war dies dem Tarif überlassen. Die Vorschriften über die Form des Frachtbriefs und seines Duplikats sind zwingend. Abweichungen sind nur in besonderen Fällen gestattet. So kann der Reichsverkehrsminister für regelmäßig wiederkehrende Sendungen oder für Sendungen in durchgehender Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln eine andere Re-

gelung genehmigen (§ 55 Abs. 5). Zum Nachweis, daß die Vorschriften des § 55 erfüllt sind, müssen die Frachtbriefe den Prüfungsstempel einer inländischen Eisenbahn tragen (§ 55 Abs. 3).

Bezüglich des Inhalts des Frachtbriefs und seines Duplikats sind nach der neuen EVO. Muß- und Kannangaben zu unterscheiden. Die bisherigen Ausführungsbestimmungen zu § 56 unter IV, 1 und 3, sind als Mußvorschriften in den Text übernommen worden (§ 56 Abs. 1, a—e). Zu ihnen gehört die Angabe des Ortes und des Tages der Ausstellung, der Bestimmungsstation, des Namens und des Wohnorts des Empfängers, wobei auch die Drahtanschrift und die Fernsprechnummer anzugeben ist, eine genaue Bezeichnung der Sendung nach Inhalt, Gewicht und Stückzahl, die Unterschrift des Absenders mit seiner Anschrift und schließlich noch andere Angaben, falls sie zutreffen, so z. B. der Antrag auf Ausstellung eines Frachtbriefdoppels (§ 56 Abs. 1, f—l). Als Kannangaben treten in der EVO. neu auf: die Bezeichnung des Bahnhofs der Zoll- und Steuerbehandlung anstatt der Abfertigungsstelle, die Möglichkeit, für beschleunigtes Eilgut den Beförderungsweg anzugeben, der Antrag auf Gewichts- und Stückefeststellung auf dem Versandbahnhof und andere Vermerke (§ 56 Abs. 2, a—h.)

Die Eintragungen müssen in deutscher Sprache erfolgen. Neu ist, daß hierzu auch der Tintenstift benutzt werden kann und daß das Duplikat auch gepaust sein darf, eine praktische Neuerung, von der man ausgiebig Gebrauch machen wird (§56 Abs. 9).

Andere als die im § 56 vorgeschriebenen oder als gestattet erklärten Angaben sind unzulässig (§ 56 Abs. 3). Enthält der Frachtbrief solche unzulässigen Angaben, so wird er dadurch nicht ungültig, sondern nur die Angaben selbst sind nichtig und für die Bahn unverbindlich.[1] Die Bahn kann solche Frachtbriefe zurückweisen.[2]

Ueber die rechtliche Beurteilung eines Frachtbriefs, der die Mußangaben nicht vollständig enthält, gehen die Meinungen auseinander. Das Wort „muß" ist sonst im Gesetzestext ein rechtstechnischer Ausdruck, der die Folge der

---

1) Loening, Art. 6 § 7 Bem. 1, S. 120; Richter zu § 56 I a, S. 237.
2) Ed. Rosenthal, S. 57; Loening a.a.O.

Nichtigkeit bei Zuwiderhandlungen andeuten soll. Loening[3] vertritt daher für das internationale Frachtrecht, das gleichfalls Muß- und Kannangaben unterscheidet (JUe. Art. 6 § 6), die Ansicht, daß der Frachtbrief dann nicht ordnungsmäßig sei, von der Bahn nicht angenommen werden dürfe und zur Folge habe, daß ein Frachtvertrag nicht zustande komme. Diese Ansicht Loenings kann für das deutsche Frachtrecht keine Geltung beanspruchen. Hätte der Gesetzgeber durch den Ausdruck „muß" in § 56 EVO. die Folge der Ungültigkeit des Vertrages bei Zuwiderhandlungen andeuten wollen, so hätte er nicht so unbestimmte und dehnbare Ausdrücke in seinen Bestimmungen gewählt wie „möglichst" in lit. b, „soweit erforderlich" in Abs. 2 und „nach freiem Ermessen" in lit. e.[4] Die unter f—l des § 56 dargestellten „Mußvorschriften" kennzeichnen sich schon durch die Ueberschrift „ferner zutreffendenfalls" als nicht zwingend;[5] denn ob der Absender den Antrag auf Ausstellung eines Frachtbriefdoppels, den Freivermerk oder die Angabe „bahnlagernd" vermerken will, muß seinem Ermessen überlassen bleiben. Mit Recht macht Richter[6] geltend, daß Verstöße gegen diese „Mußvorschriften" recht häufig sein werden, und es das Verkehrsleben recht bedenklich gefährden müsse, wenn man sie in jedem Falle mit Ungültigkeit des Vertrages ahnden wolle. Außerdem weist er einen Fall nach, wo die EVO. selbst einen Verstoß gegen den § 56 (1 b) erwähnt, und trotzdem den Frachtvertrag bestehen läßt (§ 75 Abs. 6). Das HGB. hat im § 426 richtiger den Ausdruck „soll" gewählt, und auch der § 56 EVO. enthält größtenteils nur Sollangaben, außer der Bezeichnung des Empfängers, des Bestimmungsbahnhofs, der Sendung und des Absenders, die für einen Frachtbrief wesentlich sind.[7]

Das Duplikat ist zusammen mit dem Original bei der Güterabfertigungsstelle einzureichen (§ 61 Abs. 5). Der Beamte prüft die Urkunden auf ihre Uebereinstimmung und weist sie zurück, wenn dieses Erfordernis nicht erfüllt ist. Stellt sich erst später eine Verschiedenheit her-

3) Loening, Art. 6 § 6, Bem. 1, S. 101—102; a. A. Eger, JUe., Anm. 32 zu Art. 6, S. 57; Ed. Rosenthal S. 58.
4) Richter zu § 56 I, 1, S. 235/37; siehe auch Rundnagel S. 314.
5) Richter a.a.O.
6) Richter a.a.O.
7) Blume-Weirauch, Anm. 1 zu § 56, S. 199.

aus, so hat nur der Frachtbrief Beweiskraft.[8] Sind beide Exemplare ordnungsmäßig ausgefüllt, so hat der Beamte die Ausstellung des Doppels auf dem Frachtbrief durch Stempelaufdruck „Duplikat erteilt" zu beurkunden (§ 61 Abs. 5). Sämtliche Stempel und Vermerke auf dem Frachtbrief sind auch auf das Duplikat zu übertragen, soweit sie nicht seiner Quittungsnatur widersprechen: der Tagesstempel der Abfertigungsstelle, der Wiegestempel, die Angabe des abgerundeten Gewichts, die Bescheinigung der festgestellten Stückzahl, die Unterschrift des Annahme- und Wiegebeamten und eine genaue Aufzählung der einzelnen Gebühren, nicht aber z. B. der Stempel der Empfangsstation.

Das Duplikat trägt aber noch andere Vermerke als das Original. Sein Inhalt ist in einer Hinsicht größer als der des Frachtbriefs. In der für das Frachtbriefduplikat grundlegenden Bestimmung der EVO. dem Abs. 5 des § 61, heißt es: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders die Annahme des Gutes unter Angabe des Tages, an dem es zur Beförderung angenommen ist, auf einem ihr mit dem Frachtbrief vorgelegten Frachtbriefdoppel ... zu bescheinigen." Dieser Quittungsvermerk ist die wichtigste Beurkundung auf dem Duplikat und gibt ihm erst die rechtliche Natur einer Empfangsbescheinigung.[9] Ohne diesen Vermerk kann man es mit Günther nur als ein Quittungsblankett bezeichnen.[10]

Gleichgültig ist, in welcher Form diese Bescheinigung erteilt wird.[11] Es muß aus ihr nur der Tag und eine Bestätigung der Annahme zu ersehen sein. Eine bahnamtliche Beglaubigung ist nicht erforderlich.[12] Auch der bloße Annahmestempel ohne Unterschrift des vollziehenden Beamten genügt.[13] Die Ansicht bei Blume-Weirauch[14] und in einer Entscheidung des Reichsgerichts vom 27. 3. 1926,[15] wonach stets eine besondere Unterschrift des Beamten erforderlich ist, läßt sich nicht halten. Ruf[16] begrün-

8) Ed. Rosenthal S. 71, Anm. 2.
9) Eger, EVO., Anm. 267 zu § 61, S. 265 ff.
10) Günther S. 24.
11) Loening, Art. 8 § 5 Bem. 2, S. 200.
12) Loening, a.a.O.; RG. v. 9. 3. 22 in Egers Eis.Ent. Bd. 40, S. 34.
13) Richter, Anm. III zu § 61, S. 270.
14) Blume-Weirauch, Anm. 11 zu § 62, S. 222.
15) Jur.W. 1926, S. 1438; vgl. ferner RG. E. v. 11. 3. 27, Jur.W. 1927, S. 1352.
16) Ruf S. 8/9.

det diese Ansicht damit, daß unter einer Bescheinigung eine persönliche Bemerkung des Bescheinigenden zu verstehen sei, und man hierfür die eigenhändige Unterschrift des vollziehenden Beamten als unentbehrlich betrachten müsse. Aus dem Begriff der Bescheinigung, die man etwa als eine Urkunde definieren kann, deren gedanklicher Inhalt in einer Erklärung des Ausstellers besteht, daß ein bestimmter Vorgang oder eine bestimmte Tatsache Gegenstand seiner Wahrnehmung war, läßt sich jedoch ein Erfordernis für den Aussteller, sie in irgendeinem Teile eigenhändig zu vollziehen, nicht folgern; denn es ist ihm überlassen, in welcher Form er seine Erklärung beurkunden will. Eine andere Frage ist es, ob sich nicht zwecks erhöhter Beweiskraft oder aus innerdienstlichen Gründen eine solche Unterschrift empfiehlt.

Kann das Gut aus irgendwelchen Gründen noch nicht zur Beförderung gelangen, und muß es daher zunächst einige Zeit auf der Versandstation lagern, so kann die Annahmebescheinigung noch nicht durch den üblichen Expeditionsstempel vollzogen werden, da der Abgangstag noch nicht feststeht. Es genügt dann eine vorläufige andere Bescheinigung.[17]

Schließlich hat der Absender noch Verfügungen, die er nachträglich treffen will, in das Duplikat einzutragen, das er hierbei vorweisen muß (§ 72 Abs. 7). Auch hierdurch wird der Inhalt des Duplikats gegenüber dem des Frachtbriefs erweitert.

Im Gegensatze zum innerdeutschen kennt der internationale Frachtverkehr ein besonderes Formular für das Frachtbriefduplikat. Durch die Abänderung der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr durch das Pariser Zusatzabkommen vom 16. Juni 1898 ist jedoch für das Duplikat ein Muster eingeführt worden, das genau dem des Frachtbriefs selbst entspricht. (Anlage 2 zu § 2 der Ausf. Best. zum a.IUe. und II zum IUeG., Formular 1.) Hiermit ist die auch im internationalen Frachtverkehr erforderliche Uebereinstimmung des Duplikats mit dem Original erreicht. Das Duplikat kann also auch hier mit Hilfe der

17) § 64 Abs. 1; Richter, Anm. I zu § 64, S. 290; für das IUeG.: Loening, Art. 8 § 5 Bem. 2, S. 200/01.

Durchschrift ausgefüllt werden.[18] Die beiden Exemplare unterscheiden sich nur dadurch, daß das Duplikat die Ueberschrift „Frachtbriefduplikat" anstatt „Frachtbrief" trägt. Aber auch wenn die Bezeichnung als Duplikat fehlt, ist damit noch kein Verlust der Urkundenqualität als Frachtbriefduplikat verbunden.[19]

Zu verwenden ist wie im deutschen Frachtverkehr glatt weißes Papier. Eilfrachtbriefe haben dem deutschen Gebrauche entsprechend auf der Vorder- und Rückseite oben und unten einen roten Streifen aufzuweisen, der mindestens einen Zentimeter breit sein muß. (Formular II der Anlage II zum JUeG.; Ausführungsbest. § 2, 1 zum JUe.) Vor dem Inkrafttreten der Aenderungen durch das Pariser Zusatzabkommen mußte das Formular des Eilfrachtbriefs auf dunkelrosa Papier gedruckt sein. Auch im internationalen Verkehr müssen die Formulare den Kontrollstempel tragen. Im übrigen sind über die Form der Frachturkunden ähnliche Bestimmungen getroffen wie in der Eisenbahnverkehrsordnung.

Schwierigkeiten hat schon immer — das liegt ja in der Natur der Sache — die Regelung der Sprachenfrage gemacht. Im § 2 Absatz 2 der Ausf.Best. war für das alte Internationale Uebereinkommen festgelegt, daß sowohl der Vordruck wie die geschriebene Ausfüllung entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden solle. Für den Fall, daß die amtliche Geschäftssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, war im Absatz 3 vorgesehen, daß dann auch eine Ausstellung in dieser Sprache statthaft sei. Daneben mußte sie aber eine genaue Uebersetzung in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Diese Regelung hat sich als unpraktisch erwiesen, da vielfach der Empfänger und das Eisenbahnpersonal seines Landes weder die amtliche Geschäftssprache des Absenderlandes noch die deutsche oder französische Sprache verstehen.[20] (Eger[21] führt das Beispiel an: Ein russischer Frachtbrief mit französischer Uebersetzung geht nach Hol-

18) Prot. S. 67.
19) Loening, Art. 8 § 5 Bem. 2, S. 200; RG. E. v .9. 3. 22 in Egers Eis.Entsch, Bd. 39. S. 273.
20) Schwab JUe., S. 95.
21) Eger JUe., S. 111.

land oder Deutschland.) Wollte man die Grenzstationen verpflichten, die Frachtbriefe der passierenden Güter zu übersetzen,[22] so wäre dem Uebelstande nicht abgeholfen, da dadurch Verzögerungen, Mehrarbeit, lästige Verantwortlichkeit für die richtige Uebersetzung und hohe Kosten entstehen würden.

Ein bei weitem befriedigenderer Ausweg ist in der Kommission I der Berner Konferenz von 1923, die diese Frage zu bearbeiten hatte, gefunden worden. Nach geltendem Recht ist zwischen der Sprache des Vordrucks und der vom Absender auszufüllenden Teile zu unterscheiden. Für die Sprache des vorgedruckten Formulars sind die internationalen Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen maßgebend, die sich auf eine beliebige Sprache einigen können. Fehlt es an einer solchen Regelung, so sind die Formulare in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates zu drucken. Sie müssen dann aber daneben einen französischen, deutschen oder italienischen Text enthalten. Ueberdies sind auch Uebersetzungen in andere für zweckmäßig erachtete Sprachen statthaft. (Art. 6 § 2 Abs. 1 IUeG.) Für den vom Absender auszufüllenden Teil ist zwingende Vorschrift, daß er stets auf eine der amtlichen Sprachen des Versandstaates zu lauten hat unter Beifügung der Uebersetzungen, die in den internationalen Tarifen oder in besonderen Vereinbarungen der Eisenbahnen hierfür bestimmt sind. In deren Ermangelung muß der Absender eine französische oder deutsche oder italienische Uebersetzung beifügen. (Art. 6 § 2 Abs. 2 IUeG.) Die Folgen, die sich aus der Anwendung einer nach diesen Bestimmungen nicht vorschriftsmäßigen Sprache oder aus einer Abweichung von Urtext und Uebersetzung ergeben, hat der Absender zu tragen, soweit es sich um die von ihm auszufüllenden Teile handelt.[23] Außerdem läuft er Gefahr, daß sein Frachtbrief zurückgewiesen wird.

Durch diese Regelung können die am Transport beteiligten Eisenbahnen eine oder mehrere Sprachen wählen, die den beiderseitigen Angestellten die Transportbedingungen verständlich machen. Es wäre daher zu begrüßen, wenn möglichst viele Staaten von der ihnen im

---

22) Diesen Vorschlag erwähnt Eger IUe., S. 111.
23) Loening, Art. 6 § 2 Bem. 2, S. 92.

Art. 6 § 2 eingeräumten Möglichkeit, die Sprachenfrage durch besondere Vereinbarungen zu lösen, Gebrauch machten. Die vom gemeinsamen Entwurf angeregte Aufstellung eines internationalen Code, der anstatt der verschiedenen Sprachen die einzelnen Angaben des Formulars in einer einzigen vereinbarten Sprache ausdrücken sollte, wurde als praktisch undurchführbar zurückgewiesen.[24]

Wie bereits hervorgehoben wurde, ist die Ausstellung eines Frachtbriefduplikats im internationalen Frachtverkehr obligatorisch. Das ist im JÜG. im Art. 8 § 5 Abs. 1 noch besonders dadurch zum Ausdruck gebracht worden, daß es von „dem" zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat spricht, während im Art. 8 Abs. 5 a.JÜ. von „einem" mit dem Frachtbrief vorzulegenden Duplikat die Rede ist.

Für den näheren Inhalt des internationalen Frachtbriefduplikats gilt in der Hauptsache das über das deutsche Duplikat Gesagte. Die Muß- und Kannangaben des Art. 6 JÜG. entsprechen in ihren wichtigsten Bestimmungen denen des § 56 EVO. Auch über die Stempel und Vermerke, insbesondere den Annahmestempel, sind hier keine wesentlichen Abweichungen vorhanden. Bezüglich nachträglicher Verfügungen des Absenders ist im Art. 21 § 2 bestimmt, daß diese durch eine schriftliche, von ihm unterschriebene Erklärung (nach dem Muster der Anlage V zum JÜG.) zu treffen sind, und daß dieselbe Erklärung auf dem Duplikat zu wiederholen ist. Dieses muß gleichfalls der Eisenbahn vorgelegt und dann dem Absender zurückgegeben werden.

§ 3. Die Rechtsnatur des Frachtvertrages.

Das Frachtbriefduplikat kann in seiner Bedeutung nur verstanden werden, wenn man die Rechtsnatur des Frachtvertrages und den rechtlichen Grund für den mit der fortschreitenden Beförderung verbundenen Wechsel der Rechtsstellung der Beteiligten am Frachtvertrage erkannt hat. Es sei daher eine kurze Darstellung der Rechtsnatur des Frachtvertrages vorausgeschickt.

Das Frachtgeschäft fällt unter den weiteren Begriff des Transportgeschäfts. Durch den Transportvertrag wird

24) Loening, Art. 6 § 2 Bem. 2, S. 91.

die Beförderung von Gütern oder Personen gegen Entgelt übernommen. Die Transportverträge sind Werkverträge.[1] Nicht die Tätigkeit der Beförderung, die Arbeit, ist Gegenstand der Leistung, sondern die Herstellung des Erfolges der Beförderung.

Beim Frachtvertrage bestehen neben der Beförderungspflicht noch andere Verpflichtungen des Frachtführers. Er muß das Gut abholen, es vorübergehend lagern, es aufbewahren und schließlich dem Empfänger abliefern. Einige Schriftsteller haben den Frachtvertrag deshalb als einen contractus sui generis angesehen, der zusammengesetzt sei aus Elementen des Transports, des receptum und der Geschäftsbesorgung.[2] Diese Auffassung läßt sich nicht in allen Punkten halten. Bei der Abholungs- und Lagerungs- oder Aufbewahrungspflicht des Frachtführers handelt es sich nur um Nebenverpflichtungen, wie sie die bunte Vielgestaltigkeit des modernen Wirtschaftslebens zahlreichen Verträgen beimengt. Der einheitliche Charakter eines Vertrages wird dadurch nicht beeinträchtigt. Dagegen läßt sich mit Rücksicht auf den Zweck des Frachtvertrages, dem Empfänger die Herrschaft über das Frachtgut zu vermitteln, die Ablieferungspflicht nicht als bloße Nebenverpflichtung auffassen. Gegenüber anderen Beförderungsverträgen wie dem Personenbeförderungsvertrag, der eine solche Ablieferungspflicht nicht kennt, erscheint gerade diese Verpflichtung des Frachtführers als ein spezifisches Kennzeichen und ein wesentlicher Bestandteil des Frachtvertrages. Insoweit ist der Frachtvertrag also ein contractus sui generis, in dem zwei Verträge, der Beförderungs- und der Auslieferungsvertrag verschmolzen sind.

Der Frachtvertrag wird abgeschlossen zwischen dem Absender und dem Frachtführer. Nur der Absender hat den Anspruch auf die Beförderung des Gutes. Ist die Beförderung aber vollendet, ist der Bestimmungsort erreicht, so soll der Empfänger über das Gut verfügen können. Diesem Endziel des Vertrages hat der Gesetzgeber dadurch

1) Staub IV, Anm. 1 a α, S. 875; Düringer-Hachenburg III, 6. Abschn., Vorbem. III 1, S. 814; Lehmann-Ring, 6. Abschn., Einleitung No. 1, S. 309; Makower, § 425, I a 1, S. 1480; Lehmann, Lehrb. d. HR., § 199 II, S. 878; Rundnagel § 28, S. 113; R.G. 25, 108, 112; 15, 76; 66, 16; ROHG. 20, 340; JW. 05, S. 147; JW. 06, S. 55.

2) so Schott, S. 295 ff.

entsprochen, daß er dem Empfänger Rechte einräumt, die z. T. schon vor der Ankunft des Gutes entstehen.[3]

Das folgt aus der Rechtsnatur des Frachtvertrages eines Vertrages zugunsten eines Dritten.[4] Bei diesen Verträgen entsteht immer die Frage, ob der Dritte einen unmittelbaren Anspruch aus dem Vertrage erhalten soll. (Sogen. echte Verträge zugunsten Dritter.) In der Regel kann man das nicht annehmen. Ein unmittelbarer Anspruch des Dritten wird nur dann begründet, wenn es im Willen der Parteien liegt. Im Einzelfalle ist das also Tatfrage.[5]

Nach Proskauer[6] gehört der Frachtvertrag nicht unter die Gruppe der Verträge zugunsten Dritter; denn der Empfänger könne die Hauptleistung aus dem Vertrage, die Beförderung, vom Frachtführer nicht verlangen, und das Recht auf Auslieferung, das der Empfänger lediglich habe, sei sogar illusorisch, wenn das Gut garnicht zur Beförderung komme.

Zunächst ist es nicht berechtigt, wenn Proskauer unter Verträgen zugunsten Dritter nur solche im Sinne des § 328 BGB. versteht. Ein unmittelbares Forderungsrecht gewährt der Beförderungsvertrag nicht, ist aber trotzdem ein, wenn auch unechter, Vertrag zugunsten eines Dritten, nämlich des Empfängers; denn er soll die Verfügungsgewalt über das Gut erlangen, und das ist nur durch die Beförderung möglich. Dann aber sieht Proskauer die Ablieferungspflicht des Frachtführers offenbar als bloße Nebenverpflichtung an, was nicht angängig ist, wie wir sahen. Es läßt sich nicht bestreiten, daß der Frachtvertrag, soweit er Auslieferungsvertrag ist, ein echter Vertrag zugunsten eines Dritten ist. Der Empfänger soll nach ihm einen unmittelbaren Anspruch gegen den Frachtführer auf Herausgabe des Frachtgutes erwerben. Der Gesetzgeber hat diesen Rechtsgedanken in einer Reihe von Bestimmungen verankert. Nach Hellwig[7] sind die richtigen Grundsätze über diesen Ver-

---

3) Siehe die §§ 433 ff. HGB.

4) Staub, Anm. 15 zu § 425, S. 881, wenn auch mit Einschränkung; Düringer-Hachenburg, Anm. 8 zu § 433, S. 864; Lehmann-Ring, § 435 No. 2, S. 342; Makower, § 435, I a, S. 1532; Cosack, § 146 I 3, S. 325; Rundnagel in Egers Eis.Ent. 19, S. 278; Enneccerus, Schuldrecht, § 259 I 3, S. 112; Blume, Art. 15, Bem. I, S. 102 ff.; Kläger, S. 22 ff.; Ruf S. 12; Hellwig S. 477 ff.; Dernburg II 1. Abt. § 106, S. 282; Gareis, Vertr. zugunsten Dritter, S. 131 ff., S. 269 ff.; RG. in Egers Eis.Ent. 1, 132; 4, 412.

5) RG. 103, 268; Enneccerus, Schuldrecht, § 259 I, S. 110/111.

6) Proskauer S. 8/9.

7) Hellwig S. 477; ders. Ans.: Düringer-Hachenburg, Anm. 8 zu § 433, S. 864.

tragstypus „in keiner anderen Gesetzesnorm auf ein einzelnes Rechtsverhältnis so ausführlich und richtig angewandt wie beim handelsrechtlichen Transportvertrag."

Nach § 435 HGB. ist der im Frachtbriefe genannte Empfänger einer Frachtsendung nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte berechtigt, die Rechte aus dem Frachtvertrage gegen Erfüllung der sich aus diesem ergebenden Verbindlichkeiten im eigenen Namen geltend zu machen. Hiernach entsteht das Recht des Dritten nicht sofort, sondern erst, wenn das Frachtgut am Bestimmungsort eintrifft.[8] Das Recht des Empfängers ist also ein bedingtes.[9] Bis zur Ankunft des Gutes hat er nur ein Anwartschaftsrecht.[10] Dann aber soll der Empfänger als Forderungsberechtigter auftreten. Daran hat der Absender ein besonderes Interesse; denn der Bestimmungsort ist gewöhnlich vom Aufgaberot verschieden, und der Empfänger soll am Bestimmungsort seine Interessen, die ja die gleichen wie die des Absenders sind, selbständig geltend machen können.[11] Freilich ist das Recht des Empfängers noch widerruflich[12] (§ 435, 3. Satz). Diese Bestimmung steht mit dem Wesen eines pactum in favorem tertii durchaus im Einklang; denn bei diesen Verträgen kann auch das entstandene Recht noch aufgehoben werden. Wenn schon besondere Tatsachen eintreten müssen, damit der begünstigte Dritte überhaupt berechtigt wird, so ist dies umsomehr der Fall, wenn dieses Recht der Aufhebung entzogen werden soll.[13] Der Empfänger muß dann seinen Beitrittswillen ausdrücklich oder durch schlüssige Handlungen kundtun. Diesen Rechtsgedanken hat der Gesetzgeber in der Bestimmung des § 433 Abs. 2 zum Ausdruck gebracht. Die Berechtigung des Empfängers wird hiernach erst unwiderruflich, wenn er den Frachtbrief angenommen oder Klage auf Herausgabe des Frachtguts erhoben hat. War die Ankunft des Frachtguts am Bestimmungsorte die Bedingung dafür, daß das Recht des Empfängers überhaupt entstand, so hat er durch

8) Regelsberger § 250, S. 478 oben unter c.

9) Hellwig S. 480/81; Cosack § 146 I b, S. 323.

10) Hellwig S. 493; Rundnagel § 39, S. 141.

11) Eger, Frachtrecht II, S. 81; Düringer-Hachenburg Anm. 8 zu § 433, S. 864.

12) Siehe Regelsberger, S. 478 unter d: „Doch entzieht sich auch das entstandene Recht nicht schlechthin der Aufhebung". In Anm. 27 weißt er ausdrücklich auf den § 435 HGB. als Beispiel hin.

13) Siehe hierzu Hellwig S. 314 ff.

Annahme des Frachtbriefs oder Klage auf Herausgabe schlüssig seinen Beitrittswillen erklärt und damit die Bedingung gesetzt, die ihn endgültig und unwiderruflich berechtigt.

Die heute herrschende Ansicht, daß der Frachtvertrag ein Vertrag zugunsten eines Dritten sei, wurde früher vielfach bekämpft. Goldschmidt[14] führt dagegen an: „Alsdann wäre ja der Absender selber garnicht berechtigt." Dieser Satz ist bereits widerlegt durch das, was über die Entstehung des Rechts des Dritten gesagt wurde. Der unmittelbare Anspruch des Empfängers ist suspensiv bedingt durch die Ankunft des Frachtgutes am Bestimmungsort und wird erst unwiderruflich, wenn der Empfänger seinen Beitritt erklärt hat. Bis zu diesem Zeitpunkt behält der Absender alle seine Rechte und kann beliebig über das Frachtgut verfügen. Nachher bleibt ihm nach dem Vertrage nur noch das Recht, die Auslieferung des Frachtguts an den Empfänger zu verlangen.

Eger[15] wendet ein, es handele sich hier nicht nur um eine Uebernahme von Rechten, sondern auch von Pflichten. Nach § 436 sei nämlich der Empfänger verpflichtet, gemäß dem Inhalt des Frachtbriefs Zahlung zu leisten. Das widerspreche einem Vertrage zugunsten Dritter; denn dieser könne seinem Wesen nach nur Rechte für den Begünstigten begründen, aber keine Pflichten. Dem ist entgegenzuhalten: Daß der Empfänger den Frachtbrief annimmt und sich damit verpflichtet, den Frachtlohn zu zahlen, ist eine Bedingung für seinen Rechtserwerb, und wie Regelsberger[16] richtig betont, kann auch ein bedingter Rechtserwerb reiner Rechtserwerb sein, auch wenn die Erfüllung der Bedingung dem Berechtigten Opfer kostet.

Die Tatsache, daß der Empfänger auch Verpflichtungen des Absenders übernehmen muß, ist auch das Hauptargument, mit dem Proskauer[17] neben den erwähnten Gründen die Konstruktion des Frachtvertrages als eines Vertrages zugunsten des Empfängers zu widerlegen sucht. Es ginge nicht an, so behauptet er, die Leistungen des Empfängers als Bedingung seines Rechtserwerbs zu betrachten,

14) Goldschmidt, Handb. d. HR. I, Abt. 2, § 75, Anm. 41 b, S. 750.
15) Eger, Frachtrecht II, S. 69.
16) Regelsberger, S. 476; vgl. auch Staub, Anm. 1 zu § 436, S. 919; RG. 95, 123.
17) Proskauer S. 8 ff.

da sie zu deutlich „den Stempel des Aequivalentes“ trügen. Als Aequivalent kann man diese Leistungen keineswegs ansehen; denn die Frachtkosten, die der Empfänger zu tragen hat, stehen gewöhnlich in keinem Verhältnis zu dem Nutzen, der ihm durch das Verfügungsrecht über die weit wertvolleren Güter erwächst. Ist der Empfänger zu einer Gegenleistung verpflichtet, so ist dies stets durch Beziehungen zwischen Absender und Empfänger begründet, die außerhalb des Frachtvertrages liegen, so bei der Uebersendung gekaufter Ware die Verpflichtung zur Zahlung des Kaufpreises durch den Kaufvertrag. Die Bezahlung der Fracht ist stets nur ein Entgelt, ein Aequivalent für die Beförderung. Nach Proskauer beruht das Verfügungsrecht des Empfängers auf einem gesetzlichen Schuldverhältnis. Nur kraft Gesetzes sei der Empfänger der Forderungsberechtigte, wenn das Frachtgut am Bestimmungsort angekommen sei, und nur kraft Gesetzes sei er zur Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Verbindlichkeiten verpflichtet.

Goldschmidt[18] hat eine wenig glückliche Zessionstheorie aufgestellt, und Eger[19] hat sich ihr angeschlossen. Der Empfänger mache die ihm zustehenden Rechte nicht kraft ursprünglich eigenen Rechts geltend, „sondern nur so wie ein Zessionar des Absenders, kraft fingierter Zession.“ Die Klage des Empfängers sei daher nur eine actio utilis. Andere haben die Rechte des Empfängers aus einem präsumtiven Mandat erklärt. Man hat ferner den Frachtbrief als eine Anweisung angesehen, und die Klage des Empfängers auf ein Anweisungsakzept des Frachtführers gegründet.[20]

Diese Konstruktionen mögen vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches, wo die römische Rechtsparömie „nemo alteri stipulari potest“ herrschte, berechtigt gewesen sein. Seitdem aber das moderne bürgerliche Recht mit diesem Grundsatz gebrochen hat, und sich das neue Handelsgesetzbuch in nicht mißverständlicher Weise in den Bestimmungen über das Frachtgeschäft auf den Boden der Theorie des pactum in favorem tertii gestellt hat, ist für sie kein Raum mehr.

---

18) Goldschmidt, Hdb. d. HR. I, Abt. 2, § 75, S. 749 ff.
19) Eger, Frachtrecht II, S. 88.
20) von Gerber, § 183, S. 302, Anm. 12; Kuhn S. 396/97.

§ 4. Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats für die Ausübung des Verfügungsrechts beim Frachtvertrage.

Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats für die Gestaltung der Rechtsverhältnisse beim Frachtvertrage zeigt sich hauptsächlich in seinem Einfluß auf das Verfügungsrecht über das Frachtgut. Im § 72 Abs. 7 EVO. (§ 455 HGB.) heißt es: „Im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats steht dem Absender das Verfügungsrecht nur zu, wenn er das Doppel vorlegt und auch darin die Verfügungen einträgt. Befolgt die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders, ohne die Vorlegung des Doppels zu verlangen, so ist sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, dem der Absender die Urkunde übergeben hat, haftbar." Diese Bestimmung ist grundlegend für die Bedeutung des Frachtbriefduplikats.

Zunächst ist festzustellen, was man unter dem Verfügungsrecht überhaupt zu verstehen hat. Es ist das Recht, dem Frachtführer betreffs des in seinem Besitze befindlichen Frachtguts bindende Anweisungen zu geben. Diese sind in § 72 Abs. 1 EVO. erschöpfend aufgezählt: Der Absender kann sich das Gut auf dem Versandbahnhof zurückgeben lassen, einen anderen Empfänger oder einen anderen Bestimmungsbahnhof oder die Zurücksendung auf den Versandbahnhof bestimmen und schließlich eine nachträgliche Auferlegung, Erhöhung, Ermäßigung oder Zurückziehung einer Nachnahme nach Eingang oder die Einziehung überwiesener Beträge durch ihn selbst anstatt durch den Empfänger verfügen.

Das Verfügungsrecht steht dem Absender zunächst allein zu. Erst allmählich tritt auch der Empfänger in ein unmittelbares Rechtsverhältnis zum Frachtführer, und schließlich verdrängt er den Absender aus seiner Rechtsstellung. Seine Rechte wachsen, je mehr die Beförderung ihrer Vollendung zuschreitet. Nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahnverkehrsordnung lassen sich drei Abschnitte in der Entwicklung der Rechtsverhältnisse herausheben.

1.) Vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist nach § 433 Abs. 1 HGB. und § 72 Abs. 1 EVO. der

Absender allein berechtigt, über das Frachtgut zu verfügen. Das Recht des Empfängers ist ja, wie wir sahen, noch aufschiebend bedingt. Es kann erst entstehen, wenn das Frachtgut am Bestimmungsort eintrifft. Der Empfänger hat aber ein Anwartschaftsrecht auf den künftigen Erwerb.[1] Deshalb ist er nach § 434 HGB. dem Frachtführer gegenüber berechtigt, im Falle der Not die zur Sicherstellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer entsprechende Anweisungen zu geben. Dagegen kann er nicht verlangen, daß der Frachtführer ihm das Gut schon jetzt aushändige. Das ist nur möglich, wenn der Frachtführer dazu ermächtigt ist.

Eine der Vorschrift des § 434 HGB. entsprechende Bestimmung ist in der EVO. nicht enthalten. Ruf[2] weist darauf hin, daß nach § 454 HGB. die Vorschriften über das gewöhnliche Landfrachtgeschäft entsprechend auf das Eisenbahnfrachtgeschäft anzuwenden seien. Er folgert hieraus, daß nach dem Gesetz der § 434 auch auf das Eisenbahnfrachtgeschäft zutreffe. Diese Ansicht ist wenig einleuchtend. Es ist vielmehr anzunehmen, daß die EVO. wie in ihren meisten Bestimmungen, so auch hier dem JUeG. folgen wollte, das eine solche Bestimmung auch nicht kennt. Hätte sie sich hierin dem Handelsgesetzbuch anschließen wollen, so hätte sie diese vom JUeG. abweichende Regelung im Gesetzestext festgelegt. Es ist auch kein Grund ersichtlich, warum sie gerade eine so wichtige Bestimmung nicht erwähnt haben sollte, wo sie doch sonst das Eisenbahnfrachtgeschäft bis in seine kleinsten Einzelheiten geregelt hat.[3]

Die Rechte des Empfängers aus dem § 434 HGB. sind „der vorausgeworfene Schatten seines zukünftigen Rechts".[4] Noch ist der Absender der stärkere. In seiner Hand liegt es, jenes schwache Anwartschaftsrecht des Empfängers durch entsprechende Anweisungen zu vernichten.

2) Sobald das Gut am Bestimmungsort angelangt ist, ändert sich die Rechtslage erheblich zugunsten des Empfängers. Gegen Erfüllung der aus dem Frachtvertrage ent-

1) Hellwig, S. 493.
2) Ruf, S. 12/13.
3) Richter, Anm. IV, 1 zu § 72, S. 328; Rundnagel § 119, S. 391/92; Roeder S. 258/59, Anm. 4; a. A.: Staub, Anm. 7 zu § 434, S. 915; Düringer-Hachenberg, Anm. 6 zu § 434, S. 870; Makower, § 434 III, S. 1532; RG. LZ. 1912 S. 765 ff.
4) Schott, S. 400.

springenden Verpflichtungen kann er die darin begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen. Er kann von ihm insbesondere die Uebergabe des Frachtbriefs und die Aushändigung des Gutes verlangen (§ 435 HGB.; § 75 Abs. 2 EVO.).

Nach herrschender Meinung beruhen diese Rechte auf Gesetz und lassen sich nicht aus dem Frachtvertrage herleiten.[5] Wie aber bereits dargelegt wurde, soll der Empfänger gerade nach dem Vertrage und zwar nach Eintritt der Bedingung, daß das Frachtgut den Bestimmungsort erreicht, einen unmittelbaren, wenn auch noch nicht unwiderruflichen Anspruch gegen den Frachtführer erwerben.[6] Der Empfänger erwirbt diese Rechte unmittelbar, d. h. ohne sein Zutun.[7] Natürlich steht es aber in seinem Belieben, ob er von ihnen Gebrauch machen will oder nicht.[8] Eine Klage des Frachtführers gegen den Empfänger auf Leistung Zug um Zug, Abnahme des Guts gegen Bezahlung der Fracht, wäre also nicht begründet.[9]

Mit der Entstehung des Rechts des Empfängers, sich das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage ausliefern zu lassen, werden diese Verpflichtungen noch nicht die seinen. Verpflichtet ist, wie sich von selbst versteht, nur der Absender als Vertragspartei.[10] Nur dann tritt der Empfänger in diese Verpflichtungen ein, wenn er das Gut und den Frachtbrief angenommen und damit seinen Beitritt zum Vertrage erklärt hat (§ 436 HGB.; § 75 Abs. 3 EVO.). Die Annahme Hellwigs, daß hier nur eine gesetzliche Haftung vorliege, ist nicht zwingend.[11] Der Empfänger ersieht aus dem Frachtbrief, daß er den Frachtlohn bezahlen müsse. Nimmt er ihn trotzdem an, so muß man vermuten, daß er sich zu dieser Zahlung verpflichten wolle.[12] Die Annahme des Frachtbriefs stellt sich demnach als eine schlüssige Handlung des Empfängers dar.

---

5) Roeder, S. 259; Proskauer, S. 10; Ruf S. 13 u. a.; RG. in Warn.Jahrb. 1916, No. 255, S. 416.
6) Hellwig, S. 481/82; Düringer-Hachenburg, Anm. 5 zu § 435, S. 872/73.
7) Regelsberger, § 250, S. 477.
8) Schott, S. 407; Regelsberger, S. 477; Rundnagel, S. 142.
9) Staub IV, Anm. 11 zu § 435, S. 918; Ruf S. 13.
10) Staub, IV, Anm. 11 zu § 435, S. 918.
11) Hellwig, S. 482/83 unter Anm. 970; Lehmann-Ring § 435, No. 3, S. 345; Proskauer, S. 12.
12) So Schott, S. 410.

Es sind allerdings Fälle möglich, in denen sich der Empfänger nicht bewußt ist, daß sein Verhalten so auszulegen sei und die Frachtkosten nicht bezahlen will. Eine Verpflichtungserklärung liegt hier trotzdem vor, da es für die Existenz einer Willenserklärung genügt, daß diese sich objektiv als eine solche darstellt.[13] Damit der Empfänger an seine Erklärung nicht gebunden bleibt, bedarf es der Anfechtung gemäß § 119 BGB. Es liegt hier der zweite Fall des § 119 vor, daß der Erklärende eine Erklärung dieses Inhaltes überhaupt nicht abgeben wollte; denn der Empfänger war nicht im Irrtum über den Sinn seiner Erklärung, sondern wollte eine Erklärung in der Gestalt, daß er sich zur Zahlung der Frachtkosten verpflichte, überhaupt nicht abgeben. Nach Enneccerus,[14] der ein äußeres Verhalten, aus dem sich ein Geschäftswille folgern läßt, nur dann als eine Willenserklärung ansieht, wenn dies dem Aeußernden auch bewußt ist, würde in unserem Falle eine Willenserklärung garnicht vorliegen, da hier dem Erklärenden dieses Bewußtsein fehlt.[15] Folgt man der Ansicht, die die Zahlungsverpflichtung des Empfängers auf eine gesetzliche Haftung zurückführt,[16] so käme es auf seinen Willen überhaupt nicht an. Eine Anfechtungsmöglichkeit wäre nicht gegeben, da sein Irrtum in einer falschen Vorstellung über die rechtlichen Folgen seiner Handlung bestünde und daher unerheblich wäre.

Auch nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort erlöschen die Rechte des Absenders nicht. Sie bestehen neben denen des Empfängers fort. Es entsteht, wie Hellwig richtig erkennt, eine Gesamtberechtigung des Absenders und des Empfängers, ein Gesamtgläubigerverhältnis.[17] Daß der Absender sogar noch immer der stärkere ist, ergibt sich aus dem dritten Satze des § 435 HGB. (§ 75 Abs. 2 Satz 2 EVO.). Erteilt nämlich der Absender dem Frachtführer

13) Diese Meinung steht im Einklang mit der von Planck verfochtenen Auffassung (Planck 3. Aufl., S. 208 und 210), nach dem fü eine Willenserklärung ein Verhalten erforderlich ist, das nach der Erfahrung des täglichen Lebens und unter Würdigung aller Umstände regelmäßig auf einen bestimmten Willen schließen läßt.

14) Enneccerus I, 1. Abt. § 136 I A 3, und Anm. 10 und 11, S. 352 f.

15) Es würde hier speziell der von Enneccerus in Anmm. 11 erwähnte Fall vorliegen, daß der Erklärende nicht weiß, „daß in seinem Verhalten noch eine weitere Erklärung gefunden werden könnte"; denn hier ist sich der Empfänger nicht bewußt, daß in seinem Verhalten außer der daraus zu schließenden Beitrittserklärung noch eine Erklärung des Inhalts gefunden werden könne, daß er sich zur Bezahlung der Frachtkosten verpflichte.

16) Proskauer, S. 12.

17) Hellwig, S. 483 unter 4.

eine entgegenstehende Anweisung, so erlischt das Recht des Empfängers, und der Absender ist wieder alleinberechtigt. Durch einseitige Verfügungen kann also der Absender das kaum entstandene Recht des Empfängers vernichten. Dieses Recht des Absenders ist ein Gestaltungsrecht, ein „Recht des rechtlichen Könnens", wie es Zittelmann nennt. Es widerspricht dem Wesen der Gesamtberechtigung beider nicht. Bis der Dritte seinerseits etwas getan hat, um seinen Willen kundzutun, den Gegenstand des Versprechens in Empfang zu nehmen, muß es von der Willkür des Versprechenden abhängen, ob er das Recht des Dritten nicht noch in letzter Stunde zum Erlöschen bringen will.

3) Dieser Wille äußert sich nun, — und damit treten wir in das dritte Stadium der Entwicklung der Rechtsverhältnisse ein, — wenn der Empfänger nach der Ankunft des Frachtguts den Frachtbrief angenommen oder Klage gemäß § 435 HGB. (§ 75 Abs. 2 EVO.) erhoben hat. Darin liegt, durch schlüssige Handlungen erklärt, Beitritt und Genehmigung.[18] Es erlischt nach § 433 Abs. 2 HGB. das Verfügungsrecht des Absenders. Der Empfänger hat jetzt die ausschließliche Befugnis, die Rechte aus dem Frachtvertrage geltend zu machen und über sie zu verfügen. Der Frachtführer hat jetzt nur noch seine Anweisungen zu beachten. Sonst macht er sich schadensersatzpflichtig.

Die alte Eisenbahnverkehrsordnung stimmte in ihrem § 73, Abs. 9 mit dieser Regelung genau überein. Die neue EVO. hat das Erlöschen des Verfügungsrecht des Absenders an zwei andere Voraussetzungen geknüpft. Im § 72 Abs. 3 EVO. heißt es: „Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Empfänger nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof den Frachtbrief eingelöst oder seine Rechte aus § 75 Abs. 2 schriftlich geltend gemacht hat." Der Ausdruck „Einlösung" anstatt „Uebergabe" bedeutet, daß der Empfänger die Fracht bezahlen muß, um das Erlöschen des Verfügungsrechts herbeizuführen. Die bloße Tatsache der Uebergabe genügt hierfür nicht mehr.

---

18) Schott, S. 412; a. A. Staub, Anm. 2 zu § 436, S. 920, der aber selbst annimmt, daß der gesetzgeberische Grund dieser Vorschrift darin liegt, daß jene Handlungen geeignet sind, unmittelbare, rechtliche Beziehungen zur Frachtführer herzustellen.

Die praktische Bedeutung dieser Neuerung ist aber gering, da die Uebergabe des Frachtbriefs in der Regel nur Zug um Zug gegen Zahlung des Frachtlohns erfolgt.[19] Mit der Einführung der schriftlichen Geltendmachung der Rechte anstatt der gerichtlichen ist eine Erleichterung geschaffen, die auch das Internationale Uebereinkommen im Art. 21 § 4 enthält. Hier ist sogar nur von einer „Geltendmachung" die Rede. Sie muß aber gleichfalls schriftlich erfolgen, da sie sich als eine außergerichtliche Geltendmachung im Sinne des Art. 40 § 1 darstellt.[20]

Da nach der hier vertretenen Ansicht der gesetzgeberische Grund für die in den §§ 433 und 435 getroffene Regelung in dem rechtsgeschäftlichen Willen des Empfängers, dem zu seinen Gunsten abgeschlossenen Frachtvertrage beizutreten, zu suchen ist, ist es für den Eintritt der dort bestimmten Folgen von Bedeutung, wenn die durch die Annahme des Frachtbriefs schlüssig geäußerte Erklärung dieses Willens durch Willensmängel, wie dies beim Irrtum, dem Zwang, der arglistigen Täuschung und dem Dissens der Fall ist, beeinflußt wird. Veranlaßt z. B. der Frachtführer den Empfänger durch die Vorspiegelung, daß sorgfältig verpackte Frachtgut sei ein bestimmter hochwertiger Gegenstand, während es sich um eine andere, ganz wertlose Sache handelt, die die Kosten der Fracht nicht lohnt, zur Annahme des Frachtguts und zur Bezahlung des Frachtlohns, so ist der Empfänger berechtigt, seine Beitrittserklärung gemäß § 123 BGB. anzufechten und vom Frachtführer die Rücknahme des Frachtguts und die Rückgewähr des Frachtlohns zu verlangen. Schließt man sich dagegen der von Proskauer[21] vertretenen Auffassung an, daß der § 433 Abs. 2 HGB. nur ein gesetzliches Schuldverhältnis begründe, so kommt man zu dem unbilligeren Ergebnis, daß hier eine Anfechtungsmöglichkeit nicht gegeben wäre, da dann der rechtsgeschäftliche Wille des Empfängers unerheblich wäre.

Schließlich kann noch der Fall praktisch werden, daß der Empfänger trotz Annahme des Frachtbriefs den Bei-

19) So Ruf, S. 14.

20) Loening, Art. 21 § 4, Bem. 3 a, S. 502; vgl. hierzu auch Ruf, S. 14, der noch die dritte vom Entwurf angeregte Möglichkeit, das Verfügungsrecht des Absenders zum Erlöschen zu bringen, erwähnt: die Abnahme des Gutes durch den Empfänger. Mit Recht sagt Ruf hierzu, daß die Angabe einer solchen Voraussetzung überflüssig sei, da ja die Uebergabe des Gutes doch nur gegen Bezahlung der Fracht erfolgt.

21) Proskauer, S. 10.

trittswillen zum Frachtvertrage nicht hat, weil er nicht weiß, daß sein Handeln als Beitrittserklärung aufzufassen sei. Dieser Fall ist derselbe wie der oben erwähnte, wo dem Empfänger bei der Annahme des Frachtbriefs nicht bewußt ist, daß er sich dadurch zur Zahlung der Frachtkosten verpflichte, nur daß es hier auf die andere Erklärung ankommt, die in demselben Verhalten gefunden wird, nämlich die Beitrittserklärung, die die Verpflichtungserklärung erst bedingt. Auch hier ist eine Willenserklärung, die Beitrittserklärung, existent geworden, und um sie und ihre Folgen zu beseitigen, bedarf es der Anfechtungserklärung gemäß § 119 BGB.

Der Vorgang des Erlöschens des Verfügungsrechts des Absenders, der hier daraus erklärt wird, daß der Empfänger seinen Annahmewillen kundgeben muß, um ein selbständiges, unwiderrufliches Recht aus dem Frachtvertrage zu erwerben, was durch Annahme (bezw. Einlösung) oder gerichtliche (bezw. schriftliche) Geltendmachung der Ansprüche erfolgt, wird vielfach juristisch anders konstruiert.

Abzulehnen ist die Theorie Hellwigs,[22] der im Frachtbrief nicht lediglich eine Beweisurkunde sieht, sondern ihm die Bedeutung einer Dispositionsurkunde beilegt. Der Frachtbrief enthalte eine Willenserklärung des Absenders des Inhalts, daß er den Empfänger ausschließlich berechtige und selbst auf seine Rechte verzichte. Der Ausdruck „Sie empfangen . . . .“ im Frachtbrief bedeute, er s o l l e empfangen, er s o l l e berechtigt sein.[23] Andere behaupten (Anweisungstheorie),[24] der Frachtbrief enthalte eine Anweisung des Absenders an den Empfänger, daß er die sich aus dem Frachtvertrage ergebenden Kosten zahlen solle. Die Anweisung werde durch Annahme des Frachtbriefs akzeptiert. Diese Ansichten beruhen auf einer Verkennung des Wesens des Frachtbriefs. Der gewöhnliche Frachtbrief ist lediglich Begleitpapier des Frachtguts. Er soll den Empfänger über die Herkunft, über die Art des Gutes unterrichten sowie darüber, welche Verpflichtungen er erfüllen muß, um aus dem Frachtvertrage ausschließlich berechtigt zu werden. Im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer dient er

---

22) Hellwig, S. 484 ff.
23) Hellwig, S. 489.
24) Goldschmidt, Hdb. d. HR. I, Abt. 2, § 75, Anm. 46, S. 752; Kuhn, S. 395/97.

als Beweisurkunde für den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrages.

Streit herrscht auch darüber, ob man unter dem Erlöschen des Verfügungsrechts ein endgültiges Erlöschen zu verstehen habe oder, wie Staub und Makower wollen,[25] nur einen Aufschub des Rechts. Die letztere Ansicht würde sich praktisch darin auswirken, daß das Verfügungsrecht wieder im vollen Umfange des Absenders zustehen würde, wenn der Empfänger auf sein Recht verzichtet.[26] Diese Meinung ist mit dem klaren, eindeutigen Wortlaut des Gesetzes nicht vereinbar. Wenn der Gesetzestext von einem Erlöschen spricht, kann er damit kein „Aufschieben" meinen, und ein erloschenes Recht kann nicht wieder aufleben.[27] Außerdem sieht die EVO. im Abs. 6 des § 80 für den Fall, daß der Empfänger das Gut nicht innerhalb der tarifmäßigen Frist abnimmt, ausdrücklich vor, daß dann das Gut auf Kosten des Empfängers auf Lager zu nehmen sei. Ferner ist die Bahn zur Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Empfängers (§ 80 Abs. 6 Satz 3 in Verbindung mit Abs. 3) oder zum Verkauf unter den Voraussetzungen des Abs. 4 berechtigt. Von einer Verpflichtung oder auch nur einem Recht der Bahn, nunmehr die Verfügungen des Absenders zu beobachten, ist nicht die Rede. Das würde auch der Natur des Frachtvertrages widersprechen; denn mit der Einlösung des Frachtbiefs ist der Empfänger in den Vertrag eingetreten, und kommt er mit seiner Verpflichtung zur Abnahme des Gutes in Verzug, so geht dies den Absender nichts mehr an. Dieser Fall zählt zu den sogen. Ablieferungshindernissen, von denen noch an späterer Stelle zu sprechen sein wird.

Seinem Inhalte nach ist das Verfügungsrecht des Empfängers von dem des Absenders, wie es oben dargestellt wurde, wesentlich verschieden. Es bezieht sich nur auf die Abnahme, nicht auf eine Aenderung des Frachtvertages. Der Empfänger kann also die Weiterabfertigung der Sen-

25) Staub, Anm. 6 zu § 433, S. 913; Makower § 433 II c, S. 1528; Blume-Weirauch, Anm. 29 zu § 72, S. 268; Rundnagel S. 145/46; Kläger S. 37/38; ROHG. 6, 276; Egers Eis.Ent. Bd. 4, S. 412.

26) ROHG. 6, 273; Erk. d. 2. Civ.Sen. d. RG. v. 19. 2. 86 in Egers Eis.Ent. Bd, 4, S. 415.

27) So Richter, § 72 II 8, S. 327; Eger, EVO. § 73, Anm. 365, S. 367/68; Ruf, S. 15; siehe auch Entwurf zur EVO. v. 1908 S. 116.

dung mit neuem Frachtbrief bestimmen, er kann die Uebergabe an einen Dritten vereinbaren (§ 328 BGB), seine Rechte an einen Dritten abtreten oder jemand zur Abholung bevollmächtigen (§ 167 BGB).[28]

Vergleicht man nun die Rechtsstellung des Empfängers in den drei hier gekennzeichneten Stadien, so ergibt sich: Vor der Ankunft des Gutes hat der Empfänger keinerlei Verfügungsrecht. Nach der Ankunft erwächst ihm zwar ein solches, aber es kann noch jederzeit durch Gegenanweisungen des Absenders vernichtet werden. Erst nach Uebergabe des Frachtbriefs oder Klageerhebung auf Ausfolgung des Gutes (bzw. Einlösung des Frachtbriefs oder schriftliche Geltendmachung der Ansprüche nach der neuen EOV.) ist sein Recht gesichert.

Schon auf den Berner Konferenzen hatte man erkannt, daß es eine Möglichkeit geben müsse, die Stellung des Empfängers schon während der Beförderung zu sichern. Der Empfänger hat in der Regel die Ware gekauft und den Kaufpreis vielfach schon bezahlt, oder er hat erhebliche Kredite von Banken oder Vorschüsse von den Komittenten erhalten. In diesen Fällen sprachen dringende wirtschaftliche Gründe dafür, ein Papier zu schaffen, durch das die Verfügungsgewalt des Absenders beschränkt wird.

Das wird durch das Frachtbriefduplikat erreicht. Nach § 455 HGB. und § 72 Abs. 7 EVO. steht dem Absender das Verfügungsrecht nur zu, wenn er das Duplikat vorlegt, falls ein solches ausgestellt ist. Der Ausdruck „Verfügungsrecht" in diesem Zusammenhange ist eine ungenaue und irreführende Ausdrucksweise des Gesetzgebers. Gemeint ist die „Ausübung des Verfügungsrechts"; denn das Recht als solches steht nach dem Vertrage dem Absender zu. Er kann es ohne Duplikat nur nicht ausüben. Die Sicherung des Empfängers geschieht also heute dadurch, daß er den Absender veranlaßt, sich ein Frachtbriefduplikat ausstellen zu lassen und ihm dies zu übergeben. Ohne Duplikat sind dann dem Absender die Hände gebunden. Die Eisenbahn darf seine Verfügungen nicht mehr beachten, wenn sie sich dem Empfänger gegenüber nicht schadensersatzpflichtig machen will.

---

28) Richter, § 72 IV 2, S. 329.

Ohne Duplikat keine Verfügung: In dieser seiner rein negativen Wirkung liegt der Kernpunkt seiner Bedeutung. Aber damit ist sie auch erschöpft; denn Dritte erwerben mit dem Besitz des Duplikats keinerlei Rechte. Wird das Duplikat durch Indossament oder Zession weiterbegeben, so darf die Bahn keinesfalls dem Inhaber der Urkunde wegen dieser bloßen Innehabung das Gut ausliefern.[29] Ein Anspruch auf Herausgabe ist nur dann für den Inhaber der Urkunde begründet, wenn er durch außerhalb des Frachtvertrages, wie er im Frachtbriefe beurkundet ist, bestehende Rechtsbeziehungen gerechtfertigt erscheint und der Inhaber diese nachweisen kann.[30] Ein Dritter, der auf die bloße Vorzeigung des Duplikats hin Vorschüsse erteilt hat, darf sich auf diesen Vorgang nicht berufen. Deshalb braucht auch das Duplikat bei der Ablieferung des Gutes dem Adressaten nicht zurückgegeben zu werden; denn es hat jetzt nur noch die Bedeutung einer Quittung.[31]

Das Frachtbriefduplikat verbrieft nicht das Verfügungsrecht, wie man in Handelskreisen vielfach annimmt. Es ist wegen seiner rein negativen und relativen Wirkung ein „Sperrpapier",[32] ein „unvollkommenes"[33] oder „stecken gebliebenes"[34] Traditionspapier.

Auch der Empfänger erlangt aus der bloßen Innehabung des Duplikats keinerlei Rechte.[35] Er entbehrt des Verfügungsrechts wie auch sonst bis zur Vornahme der im § 433 HGB. und § 75 Abs. 2 EVO. bezeichneten Handlungen. Er enthält nur eine besonders gesicherte Stellung, da ihm seine Anwartschaft auf das Gut nun nicht mehr entzogen werden kann.[36] Die Bahn darf Anweisungen des Absenders nicht mehr befolgen, wenn sie nicht Gefahr laufen will, sich schadensersatzpflichtig zu machen. Mit der Uebergabe des Duplikats an den Empfänger ist eben kein Erlöschen des Verfügungsrechts für den Absender verbunden. Er kann es nur nicht mehr praktisch ausüben.[37]

---

29) Eger, EVO. § 61, Anm. 268, S. 267/68; Frachtrecht I, S. 121.
30) Siehe Entsch. d. LG. Mainz v. 5. 2. 20 (HD. 259, 19) in Sped.- u. Schiff.-Ztg., Jahrgg. 1922, No, 2.
31) Senckpiehl, S. 48.
32) Richter, § 62 III, S. 271.
33) Senkpiehl, S. 48.
34) Lehmann, Lehrb. d. HR., § 206, 4, S. 906.
35) Staub, Anm. 4 zu § 455, S. 969; Senckpiehl, S. 48; Ruf, S. 16.
36) Staub, Anm. 3 zu § 455, S. 969.
37) Ruf, S. 17.

Sind nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte die Voraussetzungen für den unwiderruflichen Erwerb des Verfügungsrechts für den Empfänger erfüllt, verliert das Duplikat jede Bedeutung für das Verfügungsrecht. Dieses geht endgültig auf den Empfänger über, auch wenn der Absender das Duplikat in Händen hat.

Eine interessante Situation ergibt sich, wenn der Absender dem Empfänger das Duplikat übergeben hat, und das Gut noch nicht am Bestimmungsort eingetroffen ist. Dann kann weder der Absender noch der Empfänger über das Gut verfügen, der eine, weil er das Duplikat nicht besitzt, der andere, weil Rechte für ihn erst nach dem Eintreffen des Gutes entstehen. In diesem Zeitraum ist das Gut nach Cosack gewissermaßen „neutral".[38] Absender und Empfänger können nur gemeinsam darüber verfügen. Dazu müßte der Empfänger dem Absender das Duplikat zurückgeben Das würde sich aber nicht empfehlen, da der Empfänger nur mit bestimmten Verfügungen des Absenders einverstanden sein wird, und mit der Rückgabe des Duplikats Gefahr liefe, daß der Absender dessen Besitz dazu ausnutzen könnte, sein Anwartschaftsrecht, das bisher gesichert war, zu vernichten. Hier muß es also eine Möglichkeit geben, auch ohne Duplikat zu verfügen.

Das führt uns zu der Frage, ob Verfügungen ohne Duplikat überhaupt zulässig sind, und wie man sie rechtlich zu beurteilen hat. In der EVO. ist hierüber nichts positiv gesagt. Im Art. 21 § 2 Abs. 4 IÜG. heißt es dagegen: „Jede Verfügung des Absenders, die in einer anderen als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig." Im Abs. 1 des § 2 ist gesagt, daß die Verfügungen durch schriftliche, vom Absender unterschriebene Erklärung nach dem Muster V der Anlage zu erfolgen haben. Bestritten ist, ob unter der „vorgeschriebenen Form" auch die im Abs. 2 des § 2 ausgesprochene Verpflichtung des Absenders zu verstehen sei, seine Verfügung auf dem Frachtbriefduplikat zu wiederholen und es der Bahn vorzulegen.

Eger, Gerstner, Blume und Rosenthal beziehen das „oben" im Abs. 4 auf Abs. 1 und 2.[39] Die drei letzteren

38) Cosack, § 146 II 1, S. 327.

39) Eger IÜe. S. 280 ff.; Gerstner S. 255 ff.; Rosenthal S. 134 ff.; Blume IÜe., Bem. IV zu Art. 8, S. 74; Bem. VIII zu Art. 15, S. 107.

Schriftsteller[40] machen aber dabei selbst die Ausnahme, hauptsächlich von praktischen Erwägungen geleitet, daß Verfügungen auch ohne Vorlegung des Duplikats gültig seien, wenn dieses verloren gegangen und der Empfänger selbst mit der Verfügung einverstanden sei, oder wenn es sich um solche Verfügungen handle, die sich nicht auf eine Aenderung des Empfängers oder des Bestimmungsortes beziehen. Diese Ausnahmen sind nicht folgerichtig, da die Nichtigkeit, wie Eger[41] richtig erkannt hat, dann nur eine absolute sein kann.

Man wird aber annehmen müssen, daß Verfügungen ohne Duplikat nicht schlechthin nichtig sind, sondern gültig, wenn sie die Bahn trotzdem befolgt.[42] Das geht aus dem Art. 21 selbst hervor. Das „oben" im Abs. 4 kann nämlich nur auf den Abs. 1 bezogen werden. Zutreffend weist Loening[43] darauf hin, daß die nach Abs. 2 erforderliche Duplikatsvorlegung garnicht die Form der Verfügung ist, sondern zu dieser nur noch hinzutreten muß. Die Form der Verfügung ist gewahrt, wenn der Absender das vorgeschriebene Muster ausgefüllt hat, in dem das Frachtbriefduplikat garnicht erwähnt ist. Ob auf dem Duplikat die Verfügung vorschriftsmäßig wiederholt, und dieses der Bahn vorgelegt ist, kommt erst in der Uebersendungserklärung der Empfangsstation an die ausführende Station zum Ausdruck. War der Gesetzgeber der Meinung, daß auch die Verletzung der Vorschrift des Abs. 2 die Nichtigkeit der Verfügung zur Folge haben müsse, so durfte er den Fall des Zuwiderhandelns der Bahn im Abs. 2 Satz 2 garnicht erwähnen. Daß die Befolgung einer nichtigen Rechtshandlung unter Umständen Schadenersatzansprüche begründen kann, ist selbstverständlich. Wenn der Gesetzgeber aber von vornherein in Rechnung stellt, daß die Bahn das Duplikat

40) Gerstner, S. 258 f.; Rosenthal, S. 135; Blume, Bem. IV b zu Art. 15, S. 105; ebenso Kläger S. 61 ff., der durch eine extensive Auslegung des Art. 21 § 2 aus dieser Bestimmung entnehmen zu können glaubt, daß jede Verfügung nichtig sei, „wenn die Vorweisung des Duplikats nicht erfolgt, bezw. nicht ein Einsatz... vorgelegt wird."

41) Eger JUe., S. 282.

42) Schwab, S. 173 ff.; Rundnagel S. 326 ff.; Hellwig S. 493 ff.; Werneburg i. Egers Eis.Ent Bd, 35, S, 303 ff.

43) Loening, Art. 21 § 2, Bem. 6, S. 489.

möglicherweise nicht einfordert und als einzige Folge der Verletzung dieser Vorschrift die Schadenersatzverpflichtung besonders hervorhebt, muß man annehmen, daß auch Verfügungen ohne Duplikat von der Bahn befolgt werden können und dann wirksam sind.[44] Es steht im pflichtgemäßen Ermessen der Bahn, ob sie Verfügungen des Absenders, die ohne Vorlegung des Duplikats erfolgen, Folge leisten will oder nicht. Solche Verfügungen schlechthin zurückzuweisen, ist sie Dritten, insbesondere dem Empfänger gegenüber nicht verpflichtet. Wohl aber muß sie, um auf die Vorlegung des Duplikats verzichten zu können, sorgfältig prüfen, ob und in welchem Umfange dem Absender das Verfügungsrecht noch zusteht. Das in den Händen des Absenders befindliche Duplikat ist nur ein Mittel, durch das sich die Bahn gewöhnlich den Nachweis seiner Berechtigung erbringen läßt. Sie kann, besonders wenn die Vorlegung des Duplikats, — abgesehen natürlich von dem Fall, daß es dem Empfänger übergeben wurde, — nicht möglich ist, auch andere Ausweise fordern.[45] Die Bahn wird aber nur selten in dieser Weise verfahren, da dann immer die Gefahr der Schadenersatzpflicht besteht, falls sich herausstellt, daß der Absender trotzdem nicht der Berechtigte war. Diese gesetzliche Haftpflicht der Bahn wurde offenbar aus der Erwägung heraus eingeführt, daß die Bahn den aus der Befolgung unberechtigter Verfügungen entstehenden Schaden billigerweise dem Empfänger ersetzen muß, wenn sie nicht vom Absender die Art der Legitimation erfordert, die nach dem Gesetze allein eine die Schadenersatzpflicht ausschließende Vermutung für das Bestehen des Verfügungsrechts begründet, eben die Vorlegung des Duplikats.

Dasselbe gilt für das deutsche Frachtrecht. Die Absätze 3 und 7 des § 72 EVO. entsprechen den Absätzen 1 und 2 des Art. 21 § 2 IUeG. Im § 72 ist zwar eine dem Abs. 4 entsprechende Bestimmung, die die Nichtigkeit formverletzender Verfügungen ausspricht, nicht genannt. Die EVO.

---

44) Loening, Art. 21 § 2 Bem. 6, S. 490; Werneburg a.a.O. S. 305. Daß solche Verfügungen von der Bahn befolgt werden können, gibt auch Kläger (S. 29) zu, setzt sich aber damit in Widerspruch zu der von ihm S. 32/33 vertretenen Ansicht, daß die Verfügung des Absenders „Null und Nichtig" sei, wenn auch nur eines der Formerfordernisse fehle, zu denen er auch die Vorlegung des Duplikats zählt (unter Ziffer 4, S. 33). Wie kann Kläger der Bahn die Befugnis zusprechen, Verfügungen zu befolgen, die nach seiner Meinung nichtig sind?

45) Inwieweit sogar der Absender das Recht hat, sich auf andere Weise zu legitimieren, wird noch zu erörtern sein.

wird sich aber auch in dieser Frage dem JÜG. anschließen wollen. Auch nach deutschem Frachtrecht wird also eine Verletzung des Abs. 3 des § 72 EVO. die Nichtigkeit der Verfügung zur Folge haben, nicht aber die Verletzung des Abs. 7.

Die Ansicht Egers,[46] daß die Vorlegung des Duplikats ein unersetzbares, formales Erfordernis für jede Verfügung sei, wird ferner dadurch widerlegt, daß das Gesetz selbst einige Fälle, die nicht als Ausnahmefälle angesehen werden können, kennt, wo die Vorlegung des Duplikats entbehrlich ist. Der erste Fall ist der des Art. 23 JÜG. und des § 73 EVO. Es handelt sich hier um die sogen. Beförderungshindernisse, also um Ereignisse, die den Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung durch Zufall oder höhere Gewalt verhindern. Sind das Hindernisse, die durch Umleitung des Frachtguts auf einen anderen Beförderungsweg behoben werden können, so hat die Bahn nach § 73 Abs. 1 EVO. diese Hilfsmaßregeln zu ergreifen. Nach dem JÜG. (Art. 23 § 1) hat die Bahn zuerst zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisungen zu ersuchen, oder ob es zweckmäßiger ist, das Gut von Amts wegen unter Abänderung des Beförderungsweges zu befördern. Ist ein anderer Beförderungsweg nicht vorhanden, so ist, wie das JÜG. im Art. 23 § 2 und die EVO. im § 73 Abs. 2 übereinstimmend regeln, der Absender um Anweisungen zu ersuchen, mag er im Besitze des Doppels sein oder nicht. Der Absender kann dann die notwendigen Verfügungen treffen oder vom Vertrage zurücktreten (Art. 23 § 3 JÜG.; § 73 Abs. 2 Satz 2 EVO.) Nur wenn die Anweisungen die Person des Empfängers oder den Bestimmungsort abändern, ist dazu der Besitz des Duplikats erforderlich (Art. 23 § 4 JÜG.; § 73 Abs. 2 Satz 3 EVO.). Die EVO. zählt hierzu noch ausdrücklich den Rücktritt, das JÜG. nicht. Man wird aber auch im JÜG. die Vorschrift des Art. 24 § 4 auf die Ausübung des Rücktrittsrechts anwenden müssen.[47] Wenn diese auch eigentlich keine Anweisung im Sinne dieser Vorschrift ist, so bedeutet sie doch eine Aenderung des Empfängers. Der rechtliche Grund dieser Formvorschrift ist der, daß in den Fällen, wo der

46) Eger JÜe., S. 280.
47) Loening, Art. 23, § 4, S. 535; Rosenthal, S. 145; a. A.: Schwab, S. 190.

Absender das Duplikat nicht mehr besitzt, dieses vermutlich dem Empfänger übergeben wurde, und dieser nicht mehr geschützt wäre, wenn der Absender das Beförderungshindernis dazu ausnutzen könnte, um sein Anwartschaftsrecht zu vernichten. In diesen Fällen soll der Absender nur solche Anweisung geben, die zur Ueberwindung des Beförderungshindernisses dienlich sind.[48]

Der zweite Fall ist den Bestimmungen über die Ablieferungshindernisse des Art. 24 JUeG. und des § 80 EVO. entnommen. Ablieferungshindenisse sind Ereignisse, die am Ablieferungsort der Ablieferung des bereits beförderten Guts an den Empfänger entgegenstehen.[49] Der wichtigste Fall ist der der Annahmeverweigerung und des Annahmeverzuges. Auch hier ist der Absender sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen Art. 24 § 1 Abs. 1 JUeG.; § 80 Abs. 1 Satz 1 EVO.). Der Absender kann dann Verfügungen auch ohne Duplikat treffen, wenn der Empfänger die Annahme — im JUeG. heißt es „Abnahme" — verweigert hat (Art. 24 § 1 Abs. 2 JUeG.; § 80 Abs. 1 Satz 4 EVO).

Die Auffassung der Schriftsteller, die jede Verfügung ohne Vorlegung des Duplikats nichtig sein lassen, würde, wenn auch diese Folgerung inkonsequenterweise nicht von allen gezogen wird, dazu führen, daß eine Verfügungsmöglichkeit für das Frachtgut nicht mehr besteht, wenn das Duplikat vernichtet, gestohlen, verlorengegangen oder sonstwie abhanden gekommen ist. Nach Eger[50] muß dann ein Amortisationsverfahren stattfinden und erst, wenn der Absender die Amortisationsurkunde erlangt hat, kann er wieder Verfügungen treffen. Ganz abgesehen davon, daß es ein solches Verfahren für Frachtduplikate nicht gibt, wäre diese Regelung so umständlich und unpraktisch wie nur möglich; denn für alle Beteiligten würde sie nur Schwierigkeiten mit sich bringen und das Gut wäre längst am Bestimmungsort angekommen, wenn der Absender durch die Amortisationsurkunde imstande wäre, Verfügungen zu treffen.[51]

Den praktischen Bedürfnissen bei weitem gerechter werden die Ansichten Schwabs und Hellwigs, die für diese Fälle eine Zustimmung des Empfängers zu der Verfügung

48) Loening, Art. 23, § 4, S. 534.
49) Loening, Art. 24, § 1, Bem. 1, S. 542.
50) Eger, EVO. § 73, Anm. 359, S. 364.
51) Diese Bedenken macht auch Werneburg, S. 306/7, geltend.

als vollgültigen Ersatz der Duplikationsvorlegung ansehen.[52] Das entspricht ganz dem Sinne des Art. 24 § 2 JÜeG. und seiner Entwicklungsgeschichte. Da der Empfänger die Ware oft schon bezahlt und Kredite darauf erhalten hat, sollte er und der Gläubiger gegen nachträgliche Verfügungen des Absenders sichergestellt werden. Nur aus diesem Grunde wurde das Duplikat in seiner jetzigen Bedeutung eingeführt. Sonst hatte man keinerlei Interesse daran, den Eisenbahnverwaltungen eine Bestimmung vorzuschreiben, die das Verfahren nur komplizierter macht und ihnen eine größere Verantwortung aufbürdet; denn jede Unachtsamkeit in dieser Hinsicht kann Schadensersatzansprüche begründen. Die Sicherstellung des Empfängers wird aber durch seine eigene Zustimmung zu den Verfügungen des Absenders voll und ganz erreicht. Schadensersatzansprüche gegen die Bahn kommen dann deswegen nicht mehr in Frage.

Auch Loening[53] sieht in diesen Fällen eine Erklärung des Empfängers, daß er mit den Verfügungen des Absenders einverstanden sei, als einen ausreichenden Ersatz für die Duplikatsvorlegung an. Er macht aber für den Art. 23 JÜeG. eine Ausnahme.[54] Dort ist die bei Beförderungshindernissen vom Absender zu treffenden Verfügungen im § 4 gesagt: „Ist der Absender nicht im Besitze des Duplikats, so dürfen die in diesem Art. vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern." Nach diesem Wortlaut des Art. 23 sei hier die Vorlegung des Duplikats eine formelle Vorbedingung für jede Verfügung, die durch nichts, auch nicht durch das Einverständnis des Empfängers ersetzt werden könne. Dieser Ansicht, die auch für den § 73 Abs. 2 EVO. Geltung hätte, kann man nicht beipflichten. Auch diese Bestimmungen bezwecken, wie wir sahen, lediglich den Schutz des Empfängers. Das Beförderungshindernis soll dem Absender nicht dazu Vorschub leisten, das Anwartschaftsrecht des Empfängers zu vernichten. Es ist also nicht einzusehen, warum man auf der Duplikatsvorlegung durchaus bestehen sollte,

52) Schwab, S. 174 f. und in Egers Eis.Ent. Bd. 11, S. 267 ff.; Hellwig, S. 494/95; Werneburg, S. 303 ff.; Rundnagel, S. 330; Rosenthal, S. 135; v. d. Leyen in Goldschmidts Ztschr. Bd. 39, S. 80; Gerstner, S. 258; Staub, Anm. 8 zu § 455, S. 971; Düringer-Hachenburg, Anm. 6 zu § 455, S. 928; Makower, Bem. III c zu § 455, S. 1583/4; Blume, JÜe. Art. 15, Bem. IV. b, S. 105; Kläger, S. 61 ff.; Ruf, S. 22; a. A, Eger JÜe,, S, 280 ff.; EVO. § 73, Anm. 359, S. 364.

53) Loening, Art. 21, § 2 Bem. 6, S. 490.

54) Loening, Art. 23, § 4, S. 534.

wenn der Empfänger selbst mit der Verfügung einverstanden und in seinen Rechten in keiner Weise geschädigt ist. Die Ansicht Loenings führt auch praktisch zu einem ganz unhaltbaren Ergebnis. In den meisten Fällen sind bei Beförderungshindernissen Verfügungen im beiderseitigen Interesse, des Absenders und des Empfängers, dringend notwendig, um Zeit und Geld zu sparen. Man denke an folgenden Fall: Eine Fischsendung befindet sich auf der Beförderung von X nach Y. Auf der Umladestation Z ist ein Streik der Eisenbahner ausgebrochen, sodaß die Beförderung nach Y auf einige Zeit unterbrochen werden muß. Da ein baldiges Verderben der Ware droht, ist ein sofortiger Verkauf in Z erforderlich. Wäre dem Absender sein Frachtbriefduplikat abhanden gekommen, so könnte nach Loenings Ansicht nichts geschehen. Die Ware mußte verderben, und großer Schaden wäre unvermeidlich.

Die Zustimmung des Empfängers wird man auch in dem oben erwähnten Falle, wo Absender und Empfänger nur gemeinsam über das Gut verfügen können, weil es am Bestimmungsort noch nicht angekommen ist, und der Empfänger im Besitze des Duplikats ist, genügen lassen. Wir sahen, daß eine Rückgabe des Duplikats an den Absender gefährlich wäre. Es gäbe also sonst keine Möglichkeit, während dieser Zeit Verfügungen zu treffen, die im Handelsverkehr oft dringend notwendig sind.

Damit sind aber auch die Fälle erschöpft, in denen die Zustimmung des Empfängers die Vorlegung des Duplikats ersetzt. Bei dem strengen Wortlaut des Gesetzes — „. . . . steht dem Absender das . . . Verfügungsrecht nur zu, wenn er das Duplikat vorlegt" — ist eine noch weitere Auslegung nicht möglich. Es ist daher nicht angängig, die Zustimmung des Empfängers etwa ganz allgemein als Surrogat für die Duplikatsvorlegung anzusehen. Die Bahn kann sich diese genügen lassen, aber ihre Haftung für den Fall, daß trotzdem ein Schaden entsteht, schließt sie nicht aus. Der Absender ist nicht berechtigt, von der Bahn zu verlangen, daß sie eine solche Legitimation anerkenne — aus gutem Grunde; denn das Frachtbriefduplikat wurde ja gerade dazu eingeführt, dem Absender als der Ausweis seines Verfügungsrechts zu dienen, und es hieße, das Duplikat in dieser seiner Bedeutung herabsetzen, wollte man es,

ohne daß dies offensichtlich notwendig ist, durch andere Legitimationsmittel ersetzen. Auch aus praktischen Gründen wäre einem solchen Brauche nicht zuzustimmen, da die Zulassung verschiedener Ausweise den Güterverkehr unnötig komplizieren würde.

Wie aber, wenn dem Absender das Duplikat abhanden gekommen ist, und sich der Empfänger mit seinen Verfügungen nicht einverstanden erklärt? Soll man hier aus rein formalen Gesichtspunkten keinerlei Verfügungsmöglichkeit geben und den Beteiligten unter Umständen die größten wirtschaftlichen Nachteile zumuten, die dadurch entstehen können, daß die zur Erhaltung des Gutes und zur zweckmäßigen Art seiner Beförderung erforderlichen Maßregeln nicht ergriffen werden können? Auch hier ist der Ansicht Hellwigs und Schwabs,[55] der sich Werneburg[56] angeschlossen hat, beizutreten, und der Bahn die Möglichkeit zu geben, in diesen Fällen gegen eine entsprechende Sicherheitsleistung des Absenders, Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren oder Bürgschaft einer kreditwürdigen Person oder angesehenen Bank, die notwendigen Anweisungen einzuholen. Die Bahn trifft dann keine Verantwortung. Die Gefahr trägt allein der Verfügende.

Abschließend zu diesem Kapitel sei noch die Bedeutung des Frachtbriefsduplikats bei gerichtlicher Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage behandelt.

Da der Absender, abgesehen von den besprochenen Fällen, sein Verfügungsrecht nur ausüben kann, wenn er das Frachtbriefduplikat vorweist, so ist es folgerichtig, wenn die Vorlegung des Duplikats auch zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Bahn erforderlich ist. Zunächst erhebt sich hierbei die Frage: Wer ist überhaupt zur Geltendmachung solcher Ansprüche aktiv-legitimiert? Nach deutschem Frachtrecht ist die Frage der Aktivlegitimation eine Frage des Verfügungsrechts: „Zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn ist nur der befugt, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht.“ (§ 95 Abs. 1 EVO.). Bis zur Ankunft des

---

55) Hellwig, S. 495; Schwab, S. 175/76 u. in Egers Eis.Ent. Bd. 11, S. 267 ff.; Staub, Anm. 8 zu § 455, S. 971.

56) Werneburg, S. 306; ebenso Kläger, S. 65/67.

Gutes am Bestimmungsort ist also der Absender allein aktiv-legitimiert, nach der Ankunft beide, wobei die Prävention entscheiden wird, und hat schließlich der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder seine Rechte schriftlich geltend gemacht, so ist nur noch er zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche befugt. Daß nach der Ankunft des Gutes zwei Aktivlegitimierte vorhanden sind, wurde schon für die alte EVO. von Eger[57] als ein Mißstand bezeichnet, da dadurch „Komplikationen und Unzuträglichkeiten erheblicher Art" entstehen könnten. Das Internationale Frachtrecht hatte dieselbe Regelung noch bis 1924 (Art. 26 Abs. 1 JUeG.). Das JUeG. hat dann eine bemerkens- Neuerung gebracht. Im Art. 41 § 3 heißt es: „Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn sind befugt: der Absender, solange ihm nach Art. 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen; der Empfänger von dem Zeitpunkt an, zu dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Maßgabe des Art. 16 § 3 geltend gemacht hat. Nach dem JUeG. ist also nur entweder der Absender oder der Empfänger aktivlegitimiert.

Zum Nachweis seiner Aktivlegitimation bedarf der Absender des Frachtbriefduplikats (Art. 41 § 3 Abs. 2 JUeG.; § 95 Abs. 2 EVO.). Kann er es nicht vorlegen, so ist für diesen Fall hier ausdrücklich als Ersatz die Zustimmung des Empfängers vorgesehen. Beide Parteien unter den Schriftstellern, die sich darüber streiten, ob die Zustimmung des Empfängers auch sonst die Duplikatsvorlegung ersetzen könne, wollen damit ihre Anschauungen beweisen, und zwar Eger, Gerstner und Rosenthal[58] durch Beweis aus dem Gegenteil und Schwab[59] durch Analogieschluß. Wenn der Empfänger die Einwilligung verweigert, muß der Absender ihn auf Zustimmung zur Prozeßführung verklagen,[60] was aber natürlich nur in Frage kommen kann, wenn der Empfänger auf Grund des zwischen den beiden obwaltenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet ist.[61]

57) Eger EVO., § 99 Anm. 529, S. 561.
58) Eger JUe., S. 282; Gerstner, S. 312/13; Rosenthal, S. 275/76; Blume JUe., Art. 26 Bem. II, S. 131.
59) Schwab S. 235/36.
60) Eger, EVO., § 99 Bem. 529, S. 561; Rosenthal S. 276, Anm. 1; Rundnagel S. 330.
61) Loening, Art. 41 § 3 Bem. 4, S. 829.

Weder die Vorlegung des Duplikats noch dessen Surrogat, die Zustimmung des Empfängers, ist erforderlich, wenn der Absender nachweist, daß der Empfänger die Einlösung des Frachtbriefs verweigert hat (§ 95 Abs. 2 EVO.). Im JÜG. ist diese Erleichterung an die Voraussetzung geknüpft, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat (Art. 41 § 3 Abs. 2 JÜG.). Aus dieser Fassung kann aber nicht geschlossen werden, wie Eger[62] dies tut, daß nach dem JÜG. der Nachweis der Weigerung des Empfängers, den Frachtbrief einzulösen, zur Aktivlegitimation des Absenders nicht genüge. Der Sinn dieser Vorschrift ist doch, wie Loening[63] richtig erkannt hat, der, daß der Absender immer dann für die Geltendmachung der Ansprüche legitimiert sein soll, wenn der Empfänger seine Rechte aus dem Vertrage nicht geltend machen will, und das bringt er durch die Weigerung der Frachtbriefeinlösung ebenso zum Ausdruck wie durch die Ablehnung der Annahme des Gutes.

Bestritten ist, ob mit diesen im Gesetz aufgezählten Arten des Nachweises der Aktivlegitimation die Möglichkeiten erschöpft sind, wie der Absender diesen Nachweis erbringen kann. Schwab und Richter behaupten, daß auch der Beweis genüge, daß das Duplikat beim Absender, ohne daß es aus seinem Besitz gelangt wäre, untergegangen sei, wenn die Zustimmung des Empfängers nicht erbracht werden könne.[64] Richtiger ist aber wohl die von Loening, Eger, Gerstner u. a. vertretene Auffassung, daß diese Bestimmung nicht extensiv ausgelegt werden dürfe.[65] Wenn das Gesetz an anderen Stellen Surrogate für die Duplikationsvorlegung nicht erwähnt, für die Aktivlegitimation aber besonders ausdrücklich zwei Ausweismöglichkeiten als Ersatz vorsieht, so muß man annehmen, daß es hier den Fall, wo sich der Absender nicht durch das Duplikat legitimieren kann, erschöpfend behandeln wollte und eben nur diese beiden Möglichkeiten kennt.

---

62) Eger, JÜe., 3. Aufl. (1909), Bem. 143, S. 298.
63) Loening, Art. 41 § 3 Abs. 2, S. 829.
64) Schwab, S. 235/36; Richter, Bem. III 1 zu § 95, S. 463.
65) Loening, Art. 41 § 3 Bem. 4, S. 828; Eger JÜe., S. 469; EVO., § 99 Anm. 529, S. 560; Gerstner S. 313, Anm. 6 a; Rosenthal, S. 276; Rundnagel S. 330; Blume Art. 26 II, S. 131.

§ 5. Die Bedeutung des Frachtbriefduplikats für den Erwerb von Besitz und Eigentum am Frachtgut.

Wir haben gesehen, daß das Frachtbriefduplikat in der Ausgestaltung, die es in der Gesetzgebung erfahren hat, den praktischen Zweck, den es erreichen soll, die Sicherstellung des Empfängers durch Verfügungsbeschränkung des Absenders, erfüllt. Das genügt jedoch der rastlosen Betriebsamkeit des modernen Handelsverkehrs nicht. Das Wirtschaftsleben drängt nach größter Beschleunigung bei der Abwicklung der Geschäfte. Der Absender der verkauften Ware will schon nach der Aufgabe des Guts zur Beförderung den Kaufpreis erhalten, der Empfänger will sie noch während der Beförderung weiter veräußern können. Zeit ist Geld. So wird der Käufer z. B. bei Preisschwankungen an der Börse die Ware möglichst schnell weiterverkaufen wollen. Günstige Gelegenheiten, durch schnellen Umsatz viel zu verdienen, will er nicht ungenützt vorübergehen lassen. Hier haben sich die Kaufleute selbst geholfen und haben dem Frachtbriefduplikat eine Bedeutung zugelegt, die weit über den ursprünglichen Zweck des Papieres hinausgeht. Lehre und Rechtsprechung haben diese Entwicklung rechtzeitig erkannt und haben in den Fällen, wo die Umstände dazu Anhalt boten, die Uebergabe des Frachtbriefsduplikats an den Empfänger als eine Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen den Frachtführer und damit eine Uebertragung des mittelbaren Besitzes und des Eigentums am Frachtgut konstruiert. Neben seiner bloß negativen Wirkung als Verfügungsbeschränkung hat das Frachtbriefduplikat hiermit Bedeutung für Besitz und Eigentum am Frachtgut erlangt, — ein Schritt vorwärts auf der Bahn zur Entwicklung des Frachtbriefduplikats zu einem Dispositionspapier des Frachtverkehrs, das das Wirtschaftsleben eines Tages von seinem Recht fordern wird.

Das führt uns zur Frage der Gestaltung der dinglichen Rechtsverhältnisse beim Frachtvertrage überhaupt.

Die Eisenbahn ist als Frachtführer unmittelbarer Besitzer des Frachtguts, der Absender mittelbarer Besitzer. Beide stehen nicht im Verhältnis von Besitzherr und Besitzdiener zueinander. Das ist die herrschende und heute kaum

noch bestrittene Auffassung.[1] Die Bahn muß zwar den Anweisungen des Absenders nach § 433 Abs. 1 HGB. Folge leisten. Das genügt aber noch nicht, um ein Besitzhelferverhältnis zu begründen und widerspricht nicht der Natur der Besitzvermittlerschaft.[2] Es fehlt das soziale Abhängigkeitsverhältnis, das von der Lehre und Rechtsprechung mit Recht als entscheidend hervorgehoben wird.[3] Dieses braucht zwar die Person des Besitzdieners nicht ganz zu absorbieren,[4] auch ist es nicht erforderlich, daß der Besitzherr die ununterbrochene Möglichkeit hat, unmittelbar tatsächlich auf die beherrschte Sache einzuwirken,[5] noch daß das Verhältnis ein dauerndes ist,[6] unentbehrlich aber ist, daß der Besitzherr seine Gewalt durch den Besitzdiener als sein Werkzeug ausübt.[7] Dieses Merkmal ist beim Eisenbahnfrachtvertrage unbedingt zu verneinen. Es widerspricht der mit Hoheitsbefugnissen ausgerüsteten, monopolartigen Stellung der Reichsbahngesellschaft. Das Publikum ist auf sie angewiesen und muß, um sich ihrer bedienen zu können, in ein Unterwerfungsverhältnis unter die Anstaltsordnung willigen. Das Verhältnis zwischen Frachtführer und Absender ist vielmehr ein Besitzmittlungsverhältnis im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Um dies darzutun, ist es unerläßlich, auf die Voraussetzung eines solchen Verhältnisses näher einzugehen.

Das BGB. gibt im § 868 eine heiß umstrittene Kennzeichnung des mittelbaren Besitzes: „Besitzt jemand eine Sache als Nießbraucher, Pfandgläubiger, Pächter, Mieter, Verwahrer oder in einem ähnlichen Verhältnisse, vermöge dessen er einem anderen gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigt oder verpflichtet ist, so ist auch der andere Besitzer." Voraussetzung des mittelbaren Besitzes ist also, daß die tatsächliche, unmittelbare Gewalt über die Sache von einem unmittelbaren Besitzer ausgeübt wird, daß dieser Besitzmittler nur auf Zeit berechtigt oder verpflichtet ist

1) M. Wolff Sachenrecht, § 8 I 1 c, S. 24; i. Ehrenb. Hdb. § 6 III 6, S. 29; Staudinger zu § 868 VI 2 c, S. 76; Planck zu § 868 2 b β, S. 85; Goldmann-Lilienthal zu §868, S, 6; H. Rosenthal, Anhg. zu § 868, S. II, 240; Cosack HR., § 146 I 6 a, S. 326; Cosack-Mitteis, II. Bd. 1. Abt. § 9, S. 31; RG. St, 56, 116,

2) Staudinger zu § 868 VI 2 a/c, S. 75/76.

3) Planck zu § 854, 2, S. 46; Warn. Jb. 15, 85; Recht 23, No. 348; RG. Z. 71, 251; RG. St. 56, 116.

4) Planck zu § 854, 2, S. 46/47.

5) RG. 71, 251.

6) Seuff.Arch. 57, 60.

7) RG. 71, 251.

und daß zwischen Ober- und Unterbesitzer ein den Fällen des § 868 ähnliches Verhältnis vorhanden sein muß. Ferner hat der mittelbare Besitzer gegen den Besitzmittler in der Regel einen Herausgabeanspruch. Ein Herausgabeanspruch ist aber nicht stets erforderlich und auch nicht immer genügend.[8] Mit ihm ist das Wesen des mittelbaren Besitzes keineswegs erschöpft.[9] Auch bei Ungültigkeit des zugrundeliegenden Rechtsverhältnisses, auch bei einem Putativverhältnis kann sehr wohl mittelbarer Besitz vorliegen.[10]

Lebhaft umstritten ist nun, was unter jenem „ähnlichen Verhältnis" im § 868 zu verstehen sei. Das Reichsgericht[11] verlangt, daß durch ein konkret bestimmtes, obligatorisches oder infolge von Bestellung eines dinglichen Rechts an der Sache entstandenes dingliches Rechtsverhältnis ein Nutzungsrecht oder eine Verwaltungspflicht des sein Recht zum Besitze von dem anderen ableitenden unmittelbaren Besitzers begründet sei, d. h. der unmittelbare Besitzer müsse auf Grund eines konkreten Rechtsverhältnisses sein Recht vom mittelbaren Besitzer ableiten. Zu eng ist die vielfach vertretene Auffassung, daß der mittelbare Besitzer die Sache dem Besitzmittler gewissermaßen anvertraut haben müsse;[12] denn sie leugnet ein originäres Entstehen mittelbaren Besitzes, wie es z. B. bei den neuangeschafften Sachen des Pächters beim Verpächter eintritt. Herrschende Meinung[13] ist, daß das Aehnlichkeitsmerkmal des § 868 darin besteht, daß der unmittelbare Besitzer seinen Besitz von mittelbaren ableiten müsse. Unter dem „Ableiten" ist aber nicht zu verstehen, daß der mittelbare Besitzer vorher Alleinbesitzer der Sache gewesen sein müsse. Das ergibt sich aus der Möglichkeit der Uebertragung des mittelbaren Besitzes durch Abtretung des Herausgabeanspruchs nach § 870 BGB. Außerdem würde es mit der Folgerung, die aus dem Pachtverhältnis gezogen wurde, nicht im Einklang stehen. „Genügen muß vielmehr, daß das Besitzverhältnis als Ganzes und allgemein gedacht von dem mittelbaren Besitzer

---

8) Cosack-Mitteis, II. Bd. 1. Abt. § 9, S. 31.

9) Kniep, S. 8; Kreß, S. 192.

10) Planck zu § 868, 3, S. 87; Staudinger zu § 868, Anm. 2, S. 69; Endemann II, S. 157, 163; a. A. Rohde S. 23.

11) RG. 49, 173

12) Strohal S. 23; Pudor in JW. 05, S. 314/15.

13) Staudinger zu § 868 I 2 b, S. 67; Biermann zu § 868, 2, S. 35; Crome III, § 345, S. 31 ff.; Wolff, Sachenrecht, § 8, 1, S. 22/23; Leonhardt, Fahrniserwerb, S. 61.

sich ableitet."[14] Daran anschließend wird von einigen Autoren der Besitz und sein Erwerb durch den unmittelbaren Besitzer als ein Vermögensstück des mittelbaren Besitzers aufgefaßt.[15] Der unmittelbare Besitzer erwirbt auf Kosten des letzteren. Das Begriffsmerkmal, das die herrschende Lehre damit aufstellt, erschöpft aber die im § 868 geforderte Aehnlichkeit noch nicht. Allen dort aufgeführten Beispielen ist ferner gemeinsam, daß der unmittelbare Besitzer dem mittelbaren die Sache über kurz oder lang zurückgewähren muß.[16] Der mittelbare Besitzer überläßt den Besitz vorübergehend dem Besitzmittler, der verpflichtet ist, sich die Sache nur im Umfange eines bestimmten Zweckes dienstbar zu machen und nach Erreichung dieses Zweckes die Sache dem mittelbaren Besitzer wieder herauszugeben. Der mittelbare Besitz hat die Neigung, nach Ablauf einer gewissen Zeit zum mittelbaren Besitzer zurückzukehren, „zum unmittelbaren Vollbesitz zu erstarken."[17] Gegen diese Ansicht wurde eingewandt, daß dieses Merkmal beim Pfandgläubiger nicht durchschlage. [18] Hier könne man nicht sagen, daß das Pfand bestimmungsgemäß in die Hand des Pfandschuldners zurückkehre, sondern das hänge davon ab, ob der Schuldner zahle, und es sei gerade die Frage ob diese Bedingung eintreten werde. Daß die Zahlung des Schuldners nicht sicher ist, läßt sich zwar nicht bestreiten, entscheidend ist hier aber, ob diese Ungewißheit im Wesen des Pfandrechts begründet ist, und hierzu wird man sagen müssen, daß das Rechtsverhältnis zwischen Pfandnehmer und Pfandgeber seiner Natur nach vielmehr darauf angelegt ist, daß der Verpfänder seine Schuld bezahlt und sein Gläubiger ihm dann das Pfand zurückgibt, wie dies bei normalem Verlauf der Dinge auch der Fall ist. Das Pfand soll den Gläubiger doch nur sichern, und nur im Ausnahmefalle dient es zu seiner Befriedigung.

Das Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer genügt den hier aufgestellten Erfordernissen der Besitzmittlerschaft. Daß der Frachtführer seinen Besitz vom Absender ableitet, bedarf keiner Erörterung. Ferner ist der Fracht-

14) Staudinger zu § 868 I 2 b, S. 67.
15) Staudinger zu § 868 I 2 b, S. 67; Leonhardt, S. 61/62; Geißler in JW. 05, S. 522.
16) Rohde S. 17 ff.; Thiesing S. 247 ff.; Endemann II, S. 161, Anm. 5
17) Endemann S. 161.
18) Pudor S. 314.

führer auf Grund des Frachtvertrages verpflichtet, das Frachtgut wieder herauszugeben. Daß hier das Verhältnis darauf angelegt ist, daß unter den Voraussetzungen des § 433 Satz 2 HGB. der Frachtführer nicht zur Zurückgewähr an den Absender, sondern nur noch zur Herausgabe an den Empfänger verpflichtet ist, steht damit durchaus im Einklang; denn es liegt in der Natur des Frachtvertrages als eines Vertrages zugunsten eines Dritten, daß der Empfänger nach seiner Beitrittserklärung der Berechtigte werden soll, und solche Vereinbarungen können bei jedem Besitzmittlungsverhältnis getroffen werden.

Fest steht nun, daß der Empfänger, sobald ihm der Frachtführer das Frachtgut übergibt, unmittelbaren Besitz an ihm erlangt. Bestritten aber ist, ob und wann der Empfänger anstelle des Absenders oder neben ihm vor der Aushändigung des Gutes mittelbaren Besitz erwirbt. Die Lehre beantwortet diese Frage für die drei oben gekennzeichneten Abschnitte der Beförderung verschieden.

Bezüglich des ersten ist man sich darüber einig, daß hier, also bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, der Empfänger keinerlei Besitz erwirbt. Daß er im Falle der Not nach § 434 HGB. Maßregeln zur Sicherstellung treffen kann, beruht auf seinem Anwartschaftsrecht und hat keinerlei dingliche Bedeutung.

Nach der Ankunft hat der Empfänger den Herausgabeanspruch nach § 435 HGB. Dieser Anspruch gründet sich nicht nur auf Gesetz, wie die herrschende Lehre annimmt. Es liegt kein bloßes Legalschuldverhältnis vor, wie Wolff[19] meint, sondern in erster Linie ein vertragliches. Nach dem zwischen dem Absender und dem Frachtführer abgeschlossenen Vertrage zugunsten des Empfängers soll dieser nach Eintritt der Bedingung, daß das Frachtgut am Bestimmungsort eintrifft, die Rechte aus dem Vertrage erwerben, wenn auch noch nicht unwiderruflich. Der Frachtführer soll von diesem Zeitpunkt an zur Herausgabe an den Empfänger verpflichtet sein. Er leitet sein Recht zum Besitze von nun an auch vom Empfänger her, und dieser kann durch Verfügungen jederzeit eine mittelbare Sachherrschaft über das Gut ausüben. Auch der Rückgewähr-

19) Wolff i. Ehrenb. Hdb., § 6 III 6, S. 29 u. Anm. 15.

anspruch ist vorhanden. Damit sind die oben erörterten Voraussetzungen für die Entstehung mittelbaren Besitzes für ihn geschaffen.[20] Daß der Empfänger sehr oft von der Ankunft des Gutes und also auch von der Entstehung seiner Rechte nichts wissen wird, widerspricht dem nicht; denn Besitzerwerbswille ist für den mittelbaren Besitzer nicht erforderlich.[21]

Nicht beizustimmen ist aber Kniep,[22] der dem Empfänger schon jetzt den mittelbaren Alleinbesitz zuspricht. Wir sahen, daß hier ein Gesamtgläubigerverhältnis, eine Gesamtberechtigung zwischen Absender und Empfänger gegenüber dem Frachtführer entsteht. Bevor der Empfänger seine Rechtsstellung noch durch keine der im § 335 aufgeführten Handlungen unzerstörbar gemacht hat, steht dem Absender immer noch eine Sachherrschaft über das Gut zu. Er kann nach Belieben darüber verfügen und sogar noch dem Empfänger seine Herrschaftsmacht entziehen. Richtig erkennt Cosack,[23] daß deshalb der Besitz des Absenders neben dem des Empfängers fortdauere, daß zwischen beiden ein mittelbares Mitbesitzverhältnis entsteht.

Erst wenn sich der Empfänger den Frachtbrief hat aushändigen lassen oder Klage gemäß § 435 erhoben hat, wird er mittelbarer Alleinbesitzer. Er als der Begünstigte erklärt dadurch konkludent handelnd seinen Beitritt. Der Absender verliert dadurch sein Verfügungsrecht, und der Empfänger drängt ihn aus jeder Besitzstellung heraus.[24] Daß der Absender immer noch nach dem Frachtvertrage verlangen kann, daß der Frachtführer dem Empfänger das Gut ausliefere, kann einen mittelbaren Mitbesitz des Absenders in diesem Stadium nicht mehr stützen, wie Wolff[25] meint. Ein solcher obligatorischer Anspruch ist allein nicht genügend, um das Besitzmittlerverhältnis aufrecht zu erhalten.

Demgegenüber vertritt eine Reihe von Schriftstellern wie Wolff, Hellwig, Przibilla, Bruns[26] u. a. die Auffassung,

20) So Cosack HR., § 146 I 6 b, S. 326; a. A.: Staub zu § 433 Anmm. 6, S. 913; Düringer-Hachenburg zu § 433 Anm. 13, S. 867; Lehmann-Ring zu § 433 Anm. 13, S. 337/38; Kluckhohn S. 67 ff.; RG. 27, 84 ff.; ferner Kläger S. 48, dem insoweit zuzustimmen ist, daß der durch den Empfänger erlangte Herausgabeanspruch keineswegs zur Begründung eines Besitzmittlungsverhältnisses genügt, und eine Zession der Ansprüche nicht vorliegt, der aber eine Neubegründung mittelbaren Besitzes zugunsten des Empfängers ohne weitere Prüfung ablehnt.

21) Wolff, Sachenrecht § 8 I 1 a und Anm. 5, S. 23.

22) Kniep, S. 143.

23) Cosack, HR. § 146 I 6 b, S. 326.

24) Cosack, HR. § 146 I 6 c, S. 326.

daß der Empfänger erst in diesem Zeitpunkt mittelbaren Besitz erlange oder erlangen könne, nur mit verschiedener Begründung. Die Mehrzahl verlangt,[27] daß der Empfänger den ausschließlichen Herausgabeanspruch erlangt haben müsse, was ja durch die Vornahme der im § 433 Abs. 2 aufgeführten Handlungen geschieht. Das wird aber vielfach für noch nicht ausreichend erachtet. Außerdem müsse eine Einigung zwischen Absender und Empfänger erzielt sein.[28] Wie Przibilla[29] richtig erkennt, würde diese aber mit der Vornahme der Handlungen der §§ 433 Abs. 2 und 435 zustande kommen.

Auf einem ganz anderen Standpunkt steht die herrschende Meinung. Mit dem Reichsgericht sind Planck, Staub, Makower, Düringer-Hachenburg u. a. der Ansicht, daß die Bestimmungen der §§ 433 ff. nur schuldrechtliche Wirkungen hätten und für die Gestaltung der Besitzverhältnisse von keiner Bedeutung seien.[30] Dieser Meinung ist insoweit Recht zu geben, als durch diese Bestimmungen nur die obligatorischen Rechtsbeziehungen zwischen den am Frachtvertrag Beteiligten geregelt werden sollten, und daß der Gesetzgeber die dinglichen Rechtsverhältnisse dabei zweifellos nicht im Auge gehabt hat.[31] So sagt das Reichsgericht in

---

25) Wolff i. Ehrenb. Hdb. § 6 III 6, S. 29.

26) Wolff i. Ehrenb. Hdb. § 6 III 6 und Anm. 15, S. 29; Hellwig, S. 345 und S. 491; Przibilla S. 52; Bruns, S. 136.

27) So Hellwig u. Przibilla. Nach Hellwig, dessen nicht zu billigende Ansicht, daß der Frachtbrief eine Dispositionsurkunde mit der Willenserklärung des Absenders sei, daß der Empfänger ausschließlich empfangsberechtigt sein solle, bereits auf S. 37 erörtert wurde, wird der im Frachtbrief ausgesprochene Verzicht des Absenders auf seine Rechte mit dem Zugehen an den Empfänger wirksam, und der Absender verschafft damit dem Empfänger den ausschließlichen Anspruch auf die Herausgabe des Gutes. Durch diese Verschaffung des Anspruchs konstruiert Hellwig den Uebergang des mittelbaren Besitzes nach § 870 BGB. auf den Empfänger.

28) So Hellwig, Przibilla, Wolff u. Bruns.

29) Przibilla S. 52/53.

30) Siehe Planck zu § 870, Anm. 9, S. 98; Staub zu § 433 Anm. 6, S. 913; Düringer-Hachenburg, § 433 VI Anm. 13, S. 867; Makower § 433 II b, S. 1527; Lehmann-Ring zu § 433 Anm. 13, S. 337/38; Littauer-Mosse zu § 433 Anm. 8, S. 572; Kluckhohn S. 67; Ruf S. 12 und S. 24/25; Proskauer S. 10, auf dessen besondere Begründung bereits im § 3 eingegangen wurde. Dieser Ansicht ist ofesnbar auch Kläger, S. 49 ff., wenn er dies auch nicht so klar zum Ausdruck bringt. Da er aber in allen Punkten Lehmann-Ring folgt, nach denen, wie er selbst anführt, die Tragweite der Bestimmung des § 433 nur eine obligatorische ist, wird er sich auch hierin ihrer Meinung anschließen wollen. Auch er ist der Auffassung, daß der Empfänger vor der Uebergabe des Frachtguts keinerlei Besitz erwirbt. Im übrigen wendet er sich — und das mit Recht — gegen die von Hellwig u. a. vertretene Zessionstheorie, prüft aber nicht, ob nicht die durch die Vornahme der im § 433 genannten Handlungen begründeten Rechtsbeziehungen an sich schon geeignet sind, einen mittelbaren Besitz des Empfängers zu begründen und den des Absenders zu zerstören.

31) Daher ist Ruf a.a.O. beizupflichten, wenn er sagt, daß für die Annahme, „daß der Gesetzgeber den Empfänger ex lege zum mittelbaren Besitzer des Frachtguts machen wollte," keinerlei Anhaltspunkte gegeben seien. Nicht notwendig ergibt sich hieraus aber

einer älteren Entscheidung vom 13. 2. 1892,[32] die aber noch heute Geltung beanspruchen kann, da sich die §§ 433 ff. in derselben Fassung auch im alten Handelsgesetzbuch fanden (Art. 402 ff.): „. . . . Hierbei handelt es sich aber überall um die sich aus dem Frachtverhältnis ergebenden obligatorischen Beziehungen und Verpflichtungen, insbesondere um das Verhältnis, in welchem der Frachtführer als solcher einerseits zum Absender, andererseits zum Empfänger der von ihm beförderten Ware steht.“ Das hindert aber nicht, daß die in den §§ 433 ff. bezeichneten Handlungen und Ereignisse über die dort lediglich geregelten obligatorischen Beziehungen hinausgehende dingliche Wirkungen haben, was uns eine im Gesetze vertraute, ja sonst als selbstverständlich anerkannte Erscheinung ist. Deshalb kann man der angeführten Entscheidung des Reichsgerichts nicht beistimmen, wenn sie weiter ausführt: „An den Besitzverhältnissen und an dem Verhältnisse des Absenders zu dem Frachtgute selbst, sowie an den Rechten, die ihm dem Empfänger gegenüber in Ansehung des Frachtguts zustehen, wurde durch die Vorschriften der Artikel 402, 405, nichts geändert. Insbesondere darf daraus, daß der Empfänger von dem Frachtführer ohne Rücksicht auf die von dem Absender erteilten Anweisungen die Auslieferung des Frachtgutes verlangen kann, nicht geschlossen werden, daß der Frachtführer den Gewahrsam an der Ware für den Empfänger ausübe.“[33]

Besitz am Frachtgut erwirbt also der Empfänger bereits nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, und zwar mittelbaren Mitbesitz neben dem des Absenders. Der Besitz des Absenders erlischt erst, wenn der Empfänger den Frachtbrief erhalten oder auf Herausgabe geklagt hat. Ueber-

---

der Schluß, den Ruf zieht: „Dann müßte also der Empfänger seinen mittelbaren Besitz durch Abtretung von dem Absender erhalten haben.“ Es bleibt immer noch die Möglichkeit, daß das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger, auch ohne daß der Gesetzgeber, dessen Wille hier ja wie gewöhnlich garnicht einwandfrei feststellbar ist, dies gewollt hat, dazu angetan ist, einen mittelbaren Besitz des Empfängers zu begründen. Alles Gesetzeswerk hat eine bestimmte ihm innewohnende Bedeutung, deren sich der Verfasser oft selbst nicht bewußt ist, und auch ein etwa entgegenstehender Wille des Gesetzgebers muß diesem Eigengehalt des Gesetzes weichen, mag er sich auch noch so klar und zweifelsfrei feststellen lassen.

32) RG. 27, 85/86.

33) Auf diese Entsch. des RG. stützen sich besonders Proskauer, S. 6/7, und Ruf, S. 24/25, die einen mittelbaren Besitz des Empfängers mit der gleichen Begründung ablehnen.

gibt der Frachtführer dem Empfänger das Gut, so wird er unmittelbarer Alleinbesitzer.

Eigentum am Frachtgut erwirbt der Empfänger erst mit der Uebergabe. Die Eigentumsübertragung vollzieht sich gemäß § 929 BGB. dadurch, daß sich der Frachtführer als Vertreter des Absenders mit dem Empfänger über den Eigentumsübergang einigt und ihm das Frachtgut übergibt, d. h. ihm die tatsächliche, unmittelbare Gewalt über dieses verschafft.

Kann nun die Uebergabe des Frachtbriefduplikats bewirken, daß der Empfänger schon vor diesen Zeitpunkten Besitz und Eigentum am Frachtgut erhält?

Grundsätzlich äußert die Uebergabe diese Wirkung nicht. Das Frachtbriefduplikat hat nicht die Wirkung eines Konnossements oder Ladescheins (§ 61 Abs. 1 EVO.; Art. 8 § 5 Abs. 2 JUeG.). Als solches ist es also für die dinglichen Rechtsverhältnisse ohne Bedeutung.[34] Das weiß man in Kaufmannskreisen oft nicht. Man achtet das Duplikat vielfach dem Ladeschein gleich und ist der Ueberzeugung, daß man mit der Uebergabe des Duplikats Besitz und Eigentum an der Ware erwerbe. Deshalb hatte sich die Uebergabe des Duplikats schon früher eingebürgert, als die Lehre und Rechtsprechung mit ihren Konstruktionen dieser Rechtsüberzeugung folgen konnte. Ja, man kann sogar überall beobachten, daß die meisten, besonders die kleineren Kaufleute die Uebergabe eines Papiers, wie des Duplikats, des Ladescheins usw., garnicht für notwendig erachten, um Besitz und Eigentum an der rollenden Ware zu erhalten. „Ich habe die Ware bezahlt, und folglich gehört sie mir." Dieser aus einer festgewurzelten Rechtsanschauung entspringenden Ueberzeugung begegnet man immer wieder, und juristischen Erwägungen, daß zum Eigentumserwerb grundsätzlich doch die besitzverschaffende Uebergabe erforderlich sei, steht man verständnislos gegenüber.[35] Deshalb wird sehr oft die auf der Beförderung befindliche Ware vom Emp-

34) Abzulehnen ist daher die Ansicht Frommers, S. 61, nach dem mit der Uebergabe des Frachtbriefduplikats ein mittelbarer Mitbesitz des Empfängers entsteht. Er gründet diese Ansicht auf die Auffassung, daß der Empfänger in diesem Falle ein Mitverfügungsrecht habe, da der Absender ohne Duplikat seiner Mitwirkung bedürfe, um Verfügungen treffen zu können. Die Mitwirkung des Empfängers besteht aber lediglich in seiner Zustimmung zu den Verfügungen des Absenders. Er selbst hat kein Verfügungsrecht. Frommer verkennt die rein negative, den Absender in der Ausübung seines Verfügungsrechts beschränkende Wirkung der Duplikatsübergabe.

35) Diese Erfahrung hat auch Joerges in der JW. 1921, S. 329, gemacht.

fänger verkauft in der Meinung, daß durch die in Erfüllung des Kaufvertrages erfolgende Zahlung des Kaufpreises der Käufer ohne weiteres Eigentümer der verkauften Ware werde. Nur wer ganz sicher gehen will, läßt sich das Frachtbriefduplikat geben.

Die Rechtsprechung hat[36] dem sich hier zeigenden Bedürfnisse Rechnung getragen. Sie sucht jene Lücke durch folgende Konstruktion auszufüllen: In der Uebergabe des Frachtbriefduplikats durch den Absender an den Empfänger kann eine konkludente Handlung gesehen werden, die die Abtretung des Anspruchs des Absenders auf Herausgabe des Frachtguts gegen den Frachtführer an den Empfänger bedeutet, und dadurch mittelbaren Besitz nach § 870 BGB. schon vor der Ankunft des Gutes und Eigentum nach § 931 BGB. schon vor der Uebergabe desselben an den Empfänger auf diesen überträgt. Allgemein anerkannt ist nämlich in Lehre und Rechtsprechung, daß für die Abtretung des Herausgabeanspruchs eine besondere Form nicht vorgeschrieben ist.[37] Sie bedarf nicht der ausdrücklichen Erklärung. Sie kann auch stillschweigend durch schlüssige Handlungen erfolgen. Hat nun der Käufer den Kaufpreis bezahlt, so wird er möglichst bald Besitz und Eigentum an der Ware erwerben wollen, um über sie frei verfügen zu können, und der Verkäufer wird möglichst bald seinen Vertragsverpflichtungen nachkommen wollen. Diese Absicht liegt, wie die Erfahrungen des kaufmännischen Lebens bestätigen, in der Regel der Uebergabe des Frachtbriefduplikats zugrunde.

Es kann daher dem OLG. Hamburg[38] nicht zugestimmt werden, wenn es die von der Rechtsprechung des Reichsgerichts aufgestellte Theorie, daß mit der Uebergabe des Duplikats eine Eigentumsübertragung durch Anspruchsabtretung verbunden sein könne, eine „rechtstheoretische Konstruktion" nennt, die dem Gedankengange des Laien völlig

36) Staudinger § 931 Anm. 4 a, S. 466; Soergel § 931 Anm. 5, S. 1279; Achilles-Greiff § 931 Anm. 5, S. 509; RGRKomm. § 931 Anm. 6, S. 265; Warneyer Komm. § 931 I, S. 163; Staub § 455 Anm. 5, S. 970; Litthauer-Mosse § 455 Anm. 2, S. 589. RG. in JW. 1919, S. 182, 2; RG. in LZ. 1921, S. 568; RG. in JW. 1926, S. 2922; LZ, 08, S, 600, No. 30; ferner S. 937; Gruch. 66, S. 227; RG. in Warn.Rspr. 08, No. 584; RG. St. 51, 286; RG. RGZ. 102, 96; J.Rd.Sch. 26, No. 1126; a,A,: Hamburg, Hans. GZ. 1920, Hptbl. S. 96; sowie 1923, Hptbl. S. 150.

37) Staudinger § 931 Anm. 3 a, S. 456, und Anm. 4 a, S. 466; Soergel § 931 Anm. 5 S. 1279; Achilles-Greiff § 931 Anm. 5, S. 509; RGZ. 54, 111; OLG. 26, 53 und 54; OLG. 34, 218.

38) OLG. Hambg., Entsch. vom 2. 3. 24 in Hans. GZ.1923, Hptbl. S. 150 ff,; derselben Ansicht Loening, Art, 8 § 5 Bem. 4, S. 205.

fern liege. Wörtlich sagt es in seiner Entscheidung vom 2. März 1924: „Davon, daß in der Uebergabe des Frachtbriefduplikates sich der Wille der Parteien, die Herausgabeansprüche an die Bahn abzutreten, ausdrückt, kann in Wirklichkeit keine Rede sein: ein solcher Gedankengang liegt dem Laien völlig fern, und es ist in der Annahme solchen Parteiwillens in der Tat nur eine rechtstheoretische Konstruktion zu erblicken, um den Uebergang des Eigentums an nicht im Besitze des Erwerbers befindlichen beweglichen Sachen zu rechtfertigen." Natürlich wird der Laie nicht immer wissen, als was sich seine Handlungen rechtlich darstellen, maßgebend aber ist der von ihm erstrebte rechtliche Erfolg, und dieser ist hier der, daß der Empfänger Eigentümer des Gutes wird und von nun an anstelle des Absenders darüber verfügen kann.

Es ist heute anerkannte Lehre geworden, daß die Uebergabe des Frachtbriefduplikats durch den Verkäufer in den Fällen, wo der Käufer bereits gezahlt hat, grundsätzlich eine Abtretung des Herausgabeanspruchs gegen die Bahn an den Käufer bedeutet, besonders dann, wenn in den Vertrag die Klausel „Netto Kasse gegen Frachtbriefduplikat" aufgenommen ist.[39] So führt das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 16. Dezember 1921 aus:[40] „In der Uebergabe des Frachtbriefduplikats durch den Verkäufer an den Käufer kann unter Umständen der Ausdruck beiderseitigen Willens gefunden werden, daß dadurch der Anspruch des ersteren gegen die Eisenbahn auf Herausgabe des Frachtgutes und das Eigentum an diesem auf den Käufer übergehe: *ein solcher Wille ist namentlich regelmäßig dann anzunehmen, wenn der Vertrag mit der Klausel „Netto Kasse gegen Duplikat" abgeschlossen und beiderseits erfüllt wird.*"

Die Klausel „Kasse gegen Duplikat" spielte in den Lieferungsverträgen der Kriegs- und Nachkriegszeit eine große Rolle, besonders in den Inflationsjahren. In dieser Zeit hatte der Käufer ein besonders großes Interesse, möglichst schnell in den Besitz der Ware zu gelangen, da der fortschreitende Währungsverfall zu raschem Umsatz zwang. Der

39) Soergel, § 931 Anm. 5, S. 1279; Litthauer-Mosse § 455 Anm 2, S. 589; Staub, § 455 Anm. 6, S. 970; RG. in Warn. Rspr. 08, No. 584; JW. 19, S. 182; RGZ. 102, 96; RG. St. 51, 286.

40) Verkehrsrechtliche Rundschau 1922/23, S. 91.

Verkäufer wollte möglichst bald den vereinbarten Kaufpreis erhalten, da dieser ja in kurzer Zeit schon entwertet sein konnte. Durch die Klausel „Kasse gegen Duplikat" wurde der Zeitpunkt der Leistungen, die sonst erst nach der Beförderung Zug um Zug, Uebergabe der Ware durch den Frachtführer — Zahlung durch den Empfänger, erfolgten, auf einen früheren Zeitpunkt verlegt.[41] Nach der Aufgabe der Ware zur Beförderung erhielt der Käufer das Duplikat, der Verkäufer Zug um Zug den Kaufpreis. Wegen dieser Wirkung erfreut sich die Klausel auch noch heute so großer Beliebtheit.

Ueberdies hat sie nach Staub[42] noch eine dreifache Bedeutung. Zunächst ist sie eine Sicherungsklausel zugunsten des Käufers, indem dieser gegen nachträgliche Verfügungen geschützt ist. Dann ist sie eine Spesenklausel, d. h. eine Klausel, die bestimmt, daß der Absender sämtliche Spesen, die bis zur Uebergabe des Duplikats entstehen, z. B. die Verladungskosten, selbst zu tragen habe. Schließlich stellt sie sich als Gefahrenklausel dar, indem der Absender durch sie auch die Gefahr des zufälligen Untergangs des Frachtgutes bis zur Uebergabe des Duplikats zu tragen hat.

Diese Wirkungen hat aber die Klausel nur, wie die erwähnte Entscheidung des OLG. Hamburg richtig weiter ausführt, wenn sie in Verträge eingefügt ist, wo der Käufer mit dem im Frachtbriefe genannten Empfänger identisch ist; denn wenn die Ware garnicht zur Uebersendung an den Käufer aufgegeben ist, sondern an eine dritte Person, so kann der Käufer keinen Herausgabeanspruch gegen die Bahn erwerben. Diese Wirkung äußert die Duplikatsübergabe nur im Verhältnis zwischen Absender und Empfänger.

Auch wenn der Käufer noch nicht gezahlt hat, kann in der Uebergabe des Duplikats eine Anspruchsabtretung gefunden werden.[43] Während in dem erläuterten Falle aber eine Vermutung für einen dahingehenden Parteiwillen spricht,[44] muß dieser hier besonders erforscht werden, wie gewöhnlich, wenn eine Handlung nicht ohne weiteres als schlüssig anzusehen ist. Die Vertragsbeziehungen zwischen

---

41) Vgl. dazu [illegible] in der Verkehrsr. Rundschau 1921/22, No. 12, S. 109.
42) Staub zu § 455 Anm. 6, S. [illegible]
43) Soergel, § [illegible] Anm. 5, S. [illegible]; RG. in Recht 1925 No. 1994.
44) [illegible] S. 55/54; RG. in Warn. Rspr. 1908, Nr. 584.

Käufer und Verkäufer müssen dann einen besonderen Anhalt dafür geben, daß es der Wille der Parteien war, sogleich mit dem Uebereignungsvertrag die Eigentumsübertragung zu verwirklichen.[45] Weiter konnte die Rechtsprechung nicht gehen. Wäre sie darüber hinausgegangen, so bestünde nur noch wenig Unterschied zwischen dem Duplikat und einem Traditionspapier. Dieser Unterschied ist aber nach dem Gesetze unbedingt zu machen.

Bisher wurde nur die Möglichkeit besprochen, daß durch die Uebergabe des Duplikats Besitz und Eigentum zusammen übertragen werden; das Eigentum wird hier durch die Uebertragung des mittelbaren Besitzes am Frachtgut erworben. Nun könnte aber der Wille der Parteien auch darauf gerichtet sein, dem Empfänger nur den mittelbaren Besitz zu verschaffen. Dieser Fall wird aber wohl kaum praktisch werden; denn wenn der Absender dem Empfänger mit der Uebergabe des Duplikats kein Eigentum an der Ware verschaffen will, so wird dies seinen Grund entweder darin haben, daß er von einer solchen Wirkung der Duplikatsübergabe nichts weiß und glaubt, der Empfänger könne erst mit der Uebergabe der Ware selbst Eigentum an ihr erwerben, dann weiß er aber auch nichts von der Wirkung der Duplikatsübergabe für die Besitzverhältnisse. Oder der Grund ist der, daß er noch keine Zahlung erhalten hat und sicherer gehen will, indem er die Eigentumsübertragung noch nicht vornimmt. Dann wird er aber auch keine Veranlassung haben, dem Käufer schon jetzt mittelbaren Besitz an der Ware zu verschaffen. Das hätte nur Sinn, wenn er es ihm möglich machen wollte, schon während der Beförderung irgendwie über die Ware zu verfügen, und gerade das wird er dann nicht wollen. Vor allem wird diese Absicht beim Kauf unter Eigentumsvorbehalt nie vorhanden sein.[46]

Eine in der Literatur noch wenig erörterte Frage ist die, ob der Eigentumsübergang durch die Uebergabe des Duplikatsfrachtbriefs auch zur Folge habe, daß dadurch das Verfügungsrecht über die Ware während des Transports auf den Empfänger übergeht. Geiler,[47] der sie zum ersten

---

45) Staudinger, § 931 Anm. 4 a, S. 466; OLG. 8, 110.
46) Siehe hierzu Ruf S. 27/28.
47) Geiler in JW. 1919, S. 182, No. 2.

Male angeschnitten hat, verneint sie. In dieser Hinsicht habe die Uebergabe des Duplikats dieselbe Wirkung wie sonst. Der Absender sei in seinem Verfügungsrecht beschränkt, aber auch der Empfänger könne erst dann über die Ware verfügen, wenn die Voraussetzungen des § 435 HGB. eingetreten seien. Diese Ansicht ist ebenso unbegründet wie unpraktisch. Man stelle sich vor: Der Käufer hat gezahlt, Eigentum ist auf ihn übergegangen. Der Vertrag ist von beiden Seiten erfüllt. Der Käufer ist mittelbarer Besitzer des rollenden Gutes geworden und hat einen Herausgabeanspruch gegen die Bahn. Jetzt soll allein der Käufer das, wenn auch illusorische Recht haben, über die Ware zu verfügen, während der Käufer mit seinem Eigentum nicht frei schalten und walten darf, bis es am Bestimmungsort angekommen ist? Diese Folgerung ist wirtschaftlich untragbar, aber auch aus rein rechtlichen Gesichtspunkten ist ihr nicht zuzustimmen. Geht man soweit anzunehmen, daß mit der Uebergabe des Frachtbriefduplikats die Eigentumsübertragung von den Parteien gewollt sei, so muß man auch annehmen, daß derselbe Parteiwille auch auf Abtretung der obligatorischen Ansprüche aus dem Frachtvertrage gerichtet sei. Beides wird in diesem Falle nur zusammen erfolgen. Erwirbt der Empfänger vom Absender Eigentum am Frachtgut, so hat der Absender kein Interesse mehr daran, das Verfügungsrecht, das ihm nach dem Frachtvertrage zusteht, weiterhin auszuüben, sondern er will dies dem Empfänger übertragen.[48]

Zu dem gleichen Ergebnis kommt Ruf,[49] der diese Frage neuerdings erörtert hat. Ruf weist noch besonders darauf hin, daß vor allem beim Kaufmann mit seiner rein wirtschaftlichen Einstellung, der Wille, dem Käufer Eigentum an der Ware zu verschaffen, stets mit der Absicht parallel gehe, ihn auch so zu stellen, daß er mit der Ware frei schalten und walten könne. „Der Käufer würde sich garnicht mehr für berechtigt halten, noch über das Gut verfügen zu können."

Man könnte einwenden, daß diese Streitfrage doch nur von theoretischer Bedeutung sei; denn auch wenn dem Empfänger das Verfügungsrecht zustehe, so sei dies doch

48) Aehnlich Staub zu § 455 Anm. 5, S. 970.
49) Ruf S. 35/36.

ebenso wie das des Absenders illusorisch, weil ihn der Besitz des Duplikats gegenüber der Bahn noch nicht zu Verfügungen berechtige. Eine Legitimation durch das Frachtbriefduplikat würde für den Empfänger allerdings nicht genügen, um der Bahn seine Berechtigung nachzuweisen; denn die Bedeutung als Ausweis der Verfügungsberechtigung hat das Duplikat nur im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer. Die praktische Durchführung der Rechte des Empfängers vollzieht sich vielmehr nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Forderungsübertragung. Da mit dem Uebereigungsvertrage, wie gezeigt wurde, gleichzeitig die obligatorischen Ansprüche des Absenders aus dem Frachtvertrage an den Empfänger abgetreten werden sollen, wird mit Abschluß des Vertrages der Empfänger nach § 398 BGB. der Forderungsberechtigte gegenüber der Bahn. Nach § 410 ist der Schuldner dem neuen Gläubiger gegenüber zur Leistung nur verpflichtet, wenn dieser ihm eine von dem bisherigen Gläubiger über die Abtretung ausgestellte Urkunde ausgehändigt (Abs. 1), oder wenn ihm der bisherige Gläubiger die Abtretung schriftlich angezeigt hat (Abs. 2). Um seine Rechte gegenüber der Bahn durchsetzen zu können, muß also der Empfänger vom Absender verlangen, daß er der Bahn schriftlich die erfolgte Abtretung mitteile, oder er muß von ihm eine schriftliche Abtretungserklärung fordern. Durch diese Urkunde legitimiert er sich dann der Bahn gegenüber als der Berechtigte.

§ 6. Die Rechtsnatur des Frachtbriefduplikats.

Aus den erörterten Wirkungen des Frachtbriefduplikats ließ sich schon manches für seine Rechtsnatur entnehmen Hier mag diese einmal von verschiedenen Seiten beleuchtet im Zusammenhange dargestellt werden.

Zunächst ist das Frachtbriefduplikat eine Urkunde im Sinne des Strafgesetzbuches: denn hierunter fällt alles, was einen gedanklichen Inhalt verkörpert. Wenn es von einer Privateisenbahn vollzogen oder garnicht im Eisenbahnverkehr ausgestellt ist, ist es als eine Privaturkunde anzusehen, „die zum Beweise von Rechten und Rechtsverhältnissen von Erheblichkeit ist.“ Wer es in rechtswidriger Absicht verfälscht oder fälschlich anfertigt und von ihm zum Zwecke einer Täuschung Gebrauch macht, ist

wegen Urkundenfälschung nach § 267 Str. GB. zu bestrafen. Das Frachtbriefduplikat im Betriebe einer Staatseisenbahn fällt unter den Begriff einer öffentlichen Urkunde im Sinne des § 267 Str. GB.[1]; denn eine Staatseisenbahn ist in der Regel kein fiskalisches Privatunternehmen, sondern eine öffentliche Anstalt, und ihre Güterabfertigungsstellen sind als öffentliche Behörden anzusehen.

Soweit diese in den Grenzen ihrer Amtsbefugnisse handeln, gehören die von ihnen in der vorgeschriebenen Form vollzogenen Duplikate unter die öffentlichen Urkunden des § 415 ZPO. Aber auch die von der Reichsbahngesellschaft vollzogenen Duplikate sind öffentliche Urkunden, obgleich die Reichseisenbahn durch das Reichseisenbahngesetz vom 30. 8. 1924 nicht mehr der unmittelbaren Verwaltung des Reichs untersteht und daher keine eigentliche Staatseisenbahn mehr ist. Sie hat aber ihre öffentlich-rechtliche Bedeutung und ihren öffentlich-rechtlichen Charakter nicht verloren,[2] und ihre Beamten sind, wenn auch nicht als Reichsbeamte,[3] so doch als öffentliche Beamte, also als Beamte im Sinne der Reichsverfassung anzusehen.[4] Die Stellen der Reichsbahngesellschaft sind zwar keine Behörden und amtlichen Stellen des Reichs mehr, haben aber ihre öffentlichrechtlichen Befugnisse beibehalten,[5] und zu diesen zählt die Begründung des Reichsbahngesetzes ausdrücklich öffentliche Beurkundungen und Beglaubigungen.[6]

Das Frachtbriefduplikat ist gleich dem Frachtbrief eine Beweisurkunde.[7] Der Eisenbahnfrachtvertrag kommt dadurch zustande, daß die Bahn das Gut mit dem Frachtbrief zur

1) Staub zu § 455 Anm. 1, S. 968; Blume-Weirauch, § 61 Anm. 12, S. 223; Eger EVO., § 61 Anm. 268, S. 268; Egers Eis.Ent. Bd. 3, S. 48 ff., Bd. 37, S. 325; Bd. 45. S, 416, RG, St. 10, 192 ff. A. A.: Buschs Archiv, Bd. 28, S. 403.

2) Siehe Begründung zum „Entwurf eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz)“ vom 22. August 1924 I, 4 Abs. 1 in den Drucksachen des Reichstags No. 452, S. 19, aus der zweiten Wahlperiode 1920/24.

3) Ihr oberster Vorgesetzter ist nicht das Reich, wie für Reichsbeamte nach dem Reichsbeamtengesetz vom 17. 5. 1907, sondern die Reichsbahn-Gesellschaft (der Generaldirektor). Reichsbahngesetz vom 30. 8. 24, § 23 Abs. 3 (in Sarter-Kittel).

4) Siehe Begründung zum „Entwurf eines Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahn-Personalgesetz)“ vom 22. August 1924 II zu § 1 Abs. 1 in den Drucksachen des Reichstags No. 453, S. 2/3, aus der zweiten Wahlperiode 1924.

5) § 17 des Reichsbahngesetzes vom 30. 8. 24.

6) Begr. z. Entw. d. Reichsbahngesetzes II zu § 17, S. 24.

7) Loening, Art. 8 § 5 Bem. 3, S. 202; Richter, § 61 Anm. III, S. 270; Blume-Weirauch, § 61 Anm. 11, S. 222; Blume Art. 8 Bem. IV, S. 73/74; Rosenthal S. 71; Werneburg i. Egers Eis. Ent. Bd. 35, S. 301 ff.; Eger JUe. S. 157; EVO. § 61 Anm. 268, S. 268; Ruf S. 21.

Beförderung annimmt und den Frachtbrief mit dem Annahmestempel versieht. Mündliche Erklärungen werden bei Abschluß des Vertrages nicht abgegeben, sondern der Inhalt des Vertrages muß aus dem vom Absender ausgefüllten Frachtbrief hervorgehen. Vertragserklärungen, die in ihm nicht enthalten sind, sind rechtlich ungültig. Der mit dem Annahmestempel versehene Frachtbrief erbringt also vollen Beweis für den Abschluß und den Inhalt des Vertrages (Art. 8 § 3 JÜeG.; § 61 Abs. 3 EVO.)[8] Da das Duplikat eine genaue Abschrift des Originals ist, mit ihm zusammen der Bahn vorgelegt, von ihr auf seine Uebereinstimmung geprüft und vollzogen dem Absender zurückgegeben wird, ist auch dieses Beweismittel für den Abschluß und den Inhalt des Vertrages, aber nur e i n Beweismittel: denn einmal ist seine Beweiskraft gegenüber der des Originals von nur sekundärer Bedeutung. Da es nicht die Bedeutung des Frachtbriefs hat, gilt für das Duplikat auch nicht die Bestimmung des § 61 Abs. 3 EVO, daß es vollen Beweis für den Frachtvertrag erbringe.[9] Es hat nicht dessen besondere Beweiskraft, sondern nur die einer gewöhnlichen Urkunde, und im Widerstreit zwischen beiden Papieren muß das Duplikat zurücktreten. Bei Abweichungen geht das Original vor.[10] Das Duplikat erbringt dann keinen Beweis mehr für den Inhalt des Frachtvertrages. Loening hält daher Werneburg,[11] der das Duplikat stets als Beweismittel für den Inhalt des Vertrages mit allen seinen Einzelheiten ansieht, mit Recht entgegen, daß dies nur unter der Voraussetzung zutrifft, daß das Duplikat auch wirklich mit dem Original übereinstimmt. Dann aber können außer dem Frachtbrief und seinem Duplikat noch andere Beweismittel für den Vertrag herangezogen werden wie Zeugen und Eid. Kann man daher schon den Frachtbrief nicht als qualifizierte, sondern nur als eine schlichte Beweisurkunde ansehen, so gilt dies erst recht für das Duplikat. Dem Original und dem Duplikat kann schließlich durch Gegenbeweis, z. B.

---

8) Ruf führt S. 21 mit Recht aus, daß dies für den Frachtbrief ohne Annahmebescheinigung nicht gilt; denn nur durch diese erhalte ja das Duplikat seine rechtliche Bedeutung. Nicht zuzustimmen ist daher dem Landgericht Hamburg (in Egers Eis. Ent. Bd. 40, S. 56), wenn es evtl. auch ein Duplikat ohne Annahmestempel als Beweismittel für die Annahme des Gutes und den Abschluß des Frachtvertrages ansieht.

9) Loening, Art. 8 § 5 Bem. 3, S. 203.

10) Loening, Art. 8 § 5 Bem. 3, S. 203.

11) Werneburg in Egers Eis. Ent. Bd. 35, S. 302.

den Beweis der Fälschung des Annahmestempels, jede Beweiskraft genommen werden.

Durch den Tagesstempel erbringt das Duplikat auch Beweis für den Zeitpunkt des Vertragsschlusses. Durch den Annahmestempel erhält es die rechtliche Natur einer Empfangsbescheinigung, einer Quittung für das zur Beförderung angenommene Gut mit dem Frachtbrief.[12]

Das Duplikat ist keine Dispositiv- oder Vertragsurkunde[13] wie der Eisenbahnfrachtbrief. Den Gegensatz zwischen einer Vertragsurkunde und einer bloßen Beweisurkunde hat uns am schärfsten Brunner deutlich gemacht.[14] Die einfache Beweisurkunde bezeugt einen Rechtsakt, der unabhängig von der Urkunde vollzogen wurde. Die Urkunde wird also erst aufgenommen, wenn das Rechtsgeschäft bereits abgeschlossen ist. Die Vertragsurkunde erbringt dagegen nicht nur Beweis für den Abschluß und Inhalt des Rechtsgeschäfts, sondern dieses vollzieht sich erst durch die Aufnahme der Urkunde, sodaß die Entstehung der Urkunde eine notwendige Voraussetzung für die Entstehung des Rechtsgeschäfts bildet. Im deutschen Frachtverkehr kann daher das Duplikat schon deshalb keine Vertragsurkunde sein, weil hier seine Ausstellung in das Belieben des Absenders gestellt ist. Aber auch im internationalen Frachtverkehr ist es das nicht. Der Vertrag ist bereits abgeschlossen, wenn die Bahn das Gut und den Frachtbrief angenommen und diesen mit dem Annahmestempel versehen hat. Erst dann wird das Duplikat vollzogen. Der Vertrag kommt hier also gerade ganz unabhängig von der Urkunde zustande. Er ist gültig, auch wenn kein Duplikat ausgestellt wird.

Die besondere Bedeutung des Duplikats liegt, wie wir sahen, auf dem Gebiete des Verfügungsrechts. Der Absender muß, um Verfügungen über das rollende Gut zu treffen, das Duplikat vorweisen. Kann er sich durch die Vorlegung des Duplikats nicht als Berechtigter legitimieren, so brauchen seine Anweisungen von der Bahn nicht befolgt zu werden. Für den Absender ist das Duplikat also jedenfalls eine Legitimationsurkunde.[15]

---

12) Staub, § 455 Anm. 1, S, 968; Düringer-Hachenburg, § 455 Anm, 5, S. 927; Lehmann § 206, S. 905; Senckpiehl S. 47; Werneburg S. 300/01.

13) Werneburg S. 302; Ruf S. 21.

14) Brunner, in Endemanns Hdb. Bd. II, S. 144/45.

15) Blume, Bem. IV zu Art. 8 IÜe., S. 74.

Einige Autoren folgern aus der großen Bedeutung, die das Frachtbriefduplikat für das Verfügungsrecht hat, daß es ein Wertpapier sei.[16] Die Rechtsnatur des Wertpapiers ist in der Wissenschaft von jeher heiß umstritten.[17] Die ältere Lehre unter der Führung Thöls sah in dem Wertpapier „eine Urkunde mit einem vermögensrechtlichen Inhalt."[18] Fast allgemeine Anerkennung fand dann die Definition Brunners. Brunner hat das Wertpapier dahin gekennzeichnet, daß die Verwertung des in der Urkunde verbrieften Rechts durch die Innehabung des Papiers privatrechtlich bedingt sein müsse.[19] Das Recht aus dem Papier muß dem Recht am Papier folgen. Die Wertpapiere sind daher vermöge dieser Wirkung wirtschaftlich wertige Papiere. Unter den neueren Darstellungen ragen besonders die scharfsinnigen und tiefgehenden Ausführgen Jacobis über die rechtliche Natur des Wertpapiers hervor.[20] Auch Jacobi geht von der Begriffsbestimmung Brunners aus, betont dann aber besonders die Legitimationswirkung der Wertpapiere und findet in ihr die besondere Eigenart und Bedeutung dieser Urkunden. Nach Jacobi hat das Wertpapier eine doppelte Wirkung:[21] Der Schuldner könne sich nach den Angaben des Papiers über die Person des Berechtigten bei allen Verhandlungen mit dem Gläubiger richten, und alle seine Verhandlungen mit dem durch das Papier Ausgewiesenen hätten daher Wirkung für den wahren Berechtigten. Dann aber — und auf diese Wirkung des Wertpapiers legt Jacobi besonderes Gewicht — könne der Gläubiger vom Schuldner nur Leistungen fordern, wenn er sich durch die Vorlegung des Papiers legitimiere.

Die Ansicht Thöls, daß es für den Begriff des Wertpapiers genüge, wenn es ein Vermögensrecht verbriefe, kann heute als unzutreffend gelten; denn nicht immer sind Papiere mit vermögensrechtlichem Inhalt auch solche, deren Besitz zur Ausübung des verbrieften Rechts er=

---

16) Vgl. Günther, S. 34; Jäckel S. 69.
17) Vgl. von Schwerin S. 2/3.
18) Thöl HR. I, S. 632.
19) Brunner i. Endemanns Hdb. II, S. 147.
20) Siehe Jacobi in Ehrenbergs Hdb. S. 125 ff. und Jacobi: Das Wertpapier als Legitimationsmittel.
21) Jacobi in Ehrenb. Hdb., S. 236.

forderlich ist. Dies setzt aber das Gesetz überall, wo es von Wertpapieren spricht, voraus.[22]

Günther[23] geht von der Definition Brunners aus und glaubt, hiernach die Wertpapierqualität des Frachtbriefduplikats bejahen zu dürfen. Wenn er das Erfordernis der wirtschaftlichen Wertigkeit beim Duplikat als erfüllt ansieht, da die Ausübung des Verfügungsrechts für den Absender unter Umständen ein wirtschaftlicher Wert von allerhöchster Bedeutung sei, so ist ihm insoweit ohne Bedenken zuzustimmen. Daß er aber die Verwertung dieses Rechts ohne Ausnahme vom Besitz der Urkunde abhängig macht, ist auf die weitverbreitete und besonders von Eger[24] propagierte Ansicht zurückzuführen, daß die Vorlegung des Duplikats ein unersetzbares formales Erfordernis für die Ausübung des Verfügungsrechts sei. Diese Meinung führt in der Tat dazu, das Duplikat als ein Wertpapier zu betrachten, da es jene Bedeutung für die Verwertung des Verfügungsrechts nur für den Absender hätte; denn auch nach Eger erlangen dritte Personen, also der Empfänger und am Frachtvertrage nicht Beteiligte, mit dem Besitz des Duplikats kein Verfügungsrecht. Es wurde aber bereits der Beweis erbracht, daß Verfügungen ohne Duplikat nicht schlechthin nichtig sind, sondern daß die Bahn sie befolgen, sich aber schadenersatzpflichtig machen kann und daß die Vorlegung des Duplikats unter Umständen durch die Zustimmung des Empfängers ersetzt werden kann. Da also dem Absender die Verwertung des Verfügungsrechts auch ohne Duplikat möglich ist, kann es für ihn kein Wertpapier, kein Träger des verbrieften Rechts sein.[25]

Für den Empfänger und Dritte kann das Frachtbriefduplikat auch nach der Meinung Günthers kein Wertpapier sein; denn diese erwerben durch die bloße Uebergabe des Duplikats keinerlei Verfügungsrecht am Gut.[26] Die Wirkung einer Uebergabe an den Empfänger beschränkt sich lediglich auf dessen Sicherstellung, da er dann keine Verfügungen des Absenders mehr zu befürchten braucht. Eine

22) Jacobi in Ehrenb. Hdb. S. 127.
23) Günther S. 34.
24) Eger EVO. § 73, Anm. 359, S. 364.
25) So Werneburg S. 307; Loening Art. 8 § 5 Bem. 3, S. 204; Ruf S. 21/22; Kläger S. 30.
26) Werneburg S. 307; Eger EVO. § 73, Anm. 359, S. 364; Rosenthal S. 133.

Orderklausel auf dem Duplikat wäre nichtig. Wird es durch Indossament oder Zession einem Dritten übertragen, so erwirbt dieser keinerlei Rechte daraus. Das Verfügungsrecht steht nach dem Vertrage nur dem Absender zu, mag er das Duplikat besitzen oder nicht. Nur seine praktische Ausübung ist ihm in der Regel genommen, wenn er es dem Empfänger oder einem Dritten übergibt.

Es ist aber noch zu prüfen, ob das Duplikat nicht eine Legitimationsurkunde im Sinne des § 808 BGB. ist, also eine Urkunde, in der der Gläubiger — das wäre im Duplikat der Absender — benannt ist, und die mit der Bestimmung ausgegeben wird, daß die in der Urkunde versprochene Leistung, hier das Versprechen, die Anweisungen bezüglich des Frachtguts zu befolgen, an jeden Inhaber bewirkt werden kann, sodaß der Schuldner — das wäre hier die Bahn — durch die Leistung an jeden Inhaber der Urkunde befreit wird. Es ist nämlich bestritten, ob die Urkunden des § 808 Wertpapierqualität besitzen oder nicht. So halten die einen z. B. das Sparkassenbuch für ein Wertpapier, während andere Schriftsteller dies bestreiten.

Zunächst ist festzustellen, ob die Bahn wirklich berechtigt ist, ohne weitere Prüfung den Anweisungen einer Person, die das vorgeschriebene Verfügungsformular und das Frachtbriefduplikat ordnungsmäßig einreicht, zu folgen. Mit Werneburg und Eger wird man das annehmen können.[27] Der Umkehrschluß, den Werneburg[28] aus dem § 73 Abs. 5 Satz 3 der alten EVO. ziehen konnte, trifft zwar heute nicht mehr zu. Früher hieß es dort: „Ist ein Frachtbriefduplikat oder ein Aufnahmeschein nicht ausgestellt, so kann die Eisenbahn (bei nachträglichen Verfügungen) verlangen, daß sich der Absender entsprechend ausweist." Hieraus war zu folgern, daß sonst der Ausweis durch das Frachtbriefduplikat genügt. Die neue Eisenbahnverkehrsordnung hat für diese Bestimmung im § 72 Abs. 8 einen besonderen Absatz geschaffen, in dem es heißt: „Die Eisenbahn kann verlangen, daß sich der Absender ausweist." Das gilt also ebenso auch für den Fall, daß der Absender das Duplikat vorweist. Wenn aber gesagt ist „die Eisenbahn kann verlangen", so geht auch hieraus ganz klar hervor, daß sie, falls sich der Absender durch das Duplikat ausweist,

27) Werneburg S. 308; Eger § 61, Anm. 268, S. 268; Rosenthal S. 71.
28) Werneburg S. 308.

zu einer weiteren Legitimationsprüfung nicht verpflichtet ist. Der Besitz des Duplikats schafft also eine Vermutung dafür, daß der Inhaber der wahrhaft Verfügungsberechtigte sei. Dagegen besteht stets für die Bahn eine Berechtigung, weitere Ausweise zu verlangen, besonders dann, wenn sie begründeten Verdacht hat, daß der Vorweisende nicht der Verfügungsberechtigte sei,[29] ebenso wie die Bank nicht jedem Sparkassenbuchinhaber, der ihr verdächtig erscheint, ohne weiteres einen Betrag auszuhändigen braucht. Wenn die Bahn Mitteilung bekommen hat, daß dem Absender das Duplikat abhanden gekommen sei, so wird man sogar ein schuldhaftes Verhalten darin erblicken können, das Schadenersatzansprüche begründet, wenn sie eine weitere Nachprüfung unterläßt.[30] Diese Ansicht entspricht allein den praktischen Verkehrsbedürfnissen. Man muß umständliche Legitimationsprüfungen, die für beide Teile Schwierigkeiten mit sich bringen und den Betrieb aufhalten, möglichst einzuschränken suchen. – Dasselbe gilt für das internationale Frachtrecht, wobei aber zu beachten ist, daß das Verfahren dort insofern für die Bahn erleichtert ist, als sie bei der dort gebotenen obligatorischen Ausstellung des Duplikats in der Regel besondere Legitimationsprüfungen nicht vorzunehmen braucht.

Aus der Tatsache, daß sich die Bahn mit einer Legitimation durch das Frachtbriefduplikat begnügen kann, kann man aber noch nicht folgern, wie Werneburg[31] dies tut, daß diese Wirkung des Frachtbriefduplikats es schon zu einem Legitimationspapier im Sinne des § 808 BGB. erhebt. Wie wir sahen, ist das Duplikat für die Ausübung des Verfügungsrechts nicht immer erforderlich. Bei den Urkunden des § 808 muß sich der Gläubiger aber stets durch das Papier legitimieren. Er kann vom Schuldner nur Leistung gegen Vorlegung des Papiers verlangen. Der Besitz des Papiers ist hier also zur Ausübung des verbrieften Rechts erforderlich. Die qualifizierten Legitimationspapiere sind also Wertpapiere und zwar Rektapapiere, da die Ausübung des Rechts aus dem Papier nur dem materiell Berechtigten zusteht, dessen Person in dem Papier näher

29) Werneburg S. 308.
30) Werneburg a.a.O.
31) Werneburg S. 308.

gekennzeichnet ist.[32] Brunner[33] bezeichnet sie treffend als „hinkende Namenspapiere". Diese Papiere sind sogar in noch höherem Maße Wertpapiere als die gewöhnlichen Rektapapiere.[34] Für die Wertpapiere gilt nämlich der Satz: An den Besitz des Papiers knüpft sich der Rechtsschein. Diese Rechtsscheinwirkung haben die Rektapapiere in nur ganz beschränktem Maße. Es genügt nicht, daß der Gläubiger das Papier vorweist, sondern er muß überdies nachweisen, daß er der im Papier genannte Berechtigte oder sein Rechtsnachfolger oder Bevollmächtigter ist.[35] Der mit dem Papier verknüpfte Rechtsschein offenbart sich erst, wenn das materielle Recht des Gläubigers untergegangen ist, ohne daß dies aus dem Papier ersichtlich ist. Hier erscheint der Gläubiger immer noch als der Berechtigte, sofern er im Besitze der Urkunde ist. Es ist dies der Rechtsschein der Nochberechtigung.[36] Anders bei den hinkenden Namenspapieren: hier darf sich der Schuldner bei allen Verhandlungen mit dem Gläubiger auf das Papier verlassen, ohne weitere Legitimationsprüfungen vorzunehmen. Das hinkende Namenspapier hat also auch insoweit Legitimationskraft, wenn auch nur zugunsten des Schuldners. Mit Recht weist daher Jacobi[37] darauf hin, daß die Papiere des § 808 in gewissem Sinne noch vollkommenere Wertpapiere als die anderen Rektapapiere seien. Trotzdem wird vielfach das Sparkassenbuch als bloßes Beweispapier angesehen,[38] während man beim Hypothekenbrief nicht bezweifelt, daß er zu den Wertpapieren gehört.

Auch beim Frachtbriefduplikat kann man von einer Rechtsscheinwirkung sprechen, da der Besitz des Duplikats für den Absender die Vermutung begründet, daß ihm das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht, allerdings nur solange als das Frachtgut dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Der Rechtsschein des Papiers ist hier aber nicht immer ausschlaggebend, da der Absender, z. B. wenn er das Duplikat dem Empfänger übergeben hat, auch ohne das Papier mit Zustimmung des Empfängers über das Frachtgut verfügen kann. Nach der Auslieferung des Guts

32) Jacobi in Ehrenb. Hdb. S. 436 f.; von Schwerin S. 51 ff.
33) Brunner S. 174 f.
34) Jacobi in Ehrenb. Hdb. S. 437.
35) von Schwerin S. 52.
36) Jacobi in Ehrenb. Hdb. S. 435 ff.; von Schwerin S. 52.
37) Jacobi in Ehrenb. Hdb. S. 437.
38) So von Strohal, Recht V, S. 158.

an den Empfänger wird das Papier sogar völlig bedeutungslos. Während bei den Wertpapieren der im Besitze des Papiers befindliche Gläubiger auch dann noch als der Berechtigte gilt, wenn sein materielles Recht untergegangen ist, ist die Legitimationswirkung des Frachtbriefduplikats derart von dem zugrundeliegenden materiellen Rechtsverhältnis abhängig, daß jeder Rechtsschein aufhört, wenn dieses nicht mehr besteht.

Da das Frachtbriefduplikat also nicht unter die Gruppe der Wertpapiere zu rechnen ist, kann es auch niemals die Bedeutung eines handelsrechtlichen Warenpapiers, einer Dispositions- oder Traditionsurkunde haben. Die EVO. und das JUeG. weisen darauf noch besonders mit den Worten hin: „Das Doppel hat nicht die Bedeutung eines Ladescheins." (§ 61 Abs. 1 EVO.; Art. 8 § 5 Abs. 2 JUeG.).

Es wurde bereits erwähnt, daß z. Zt. der Berner Konferenzen und auch später von verschiedenen Seiten Stimmen laut wurden, die auch für den Eisenbahnfrachtverkehr eine Traditionsurkunde forderten, wie sie der Seefrachtverkehr im Konnossement, das Lagergeschäft im Lagerschein und der gewöhnliche Landfrachtvertrag im Ladeschein besitzt. Diese Papiere haben gemein, daß der Schiffer, Lagerhalter oder Frachtführer verpflichtet ist, demjenigen, der sich durch den Besitz des betreffenden Papiers legitimiert, die Sache auszuhändigen. Ebenso wie der Bodmereibrief und die Transportversicherungspolice gehören das Konnossement, der Ladeschein und der Ladeschein einer staatlich zur Ausstellung solcher Urkunden ermächtigten Anstalt zur Gruppe der sogenannten „gekorenen" Orderpapiere, d. h. sie können nach § 363 Abs. 2 HGB. durch Indossament nur dann übertragen werden, wenn sie an Order gestellt sind, im Gegensatz zu den „geborenen" Orderpapieren, dem Reichsbankanteilschein, dem Wechsel und dem Scheck. Die Uebertragung eines solchen an Order gestellten Papiers durch Indossament hat dieselbe dingliche Wirkung für den Erwerb von Rechten an den Gütern, wie die Uebergabe der Güter selbst, natürlich nur von dem Zeitpunkte ab, wo diese vom Schiffer, Lagerhalter oder Frachtführer zur Beförderung bezw. Lagerung angenommen sind.[39] So kann, wenn sich z. B.

---

39) Siehe hierzu: Heymann: Die dingliche Wirkung der handelsrechtlichen Traditionspapiere.

die Schiffsladung auf hoher See befindet, der Besitz an der Ladung durch mehrfache Indossierung und Uebergabe des Order-Konnossements von Hand zu Hand wandern. Das Konnossement verkörpert gewissermaßen die Ladung.[40] Der Besitz des Konnossements verbrieft den Besitz der Güter, und für den Erwerb und die Uebertragung von Rechten an den Gütern hat der Besitz des Papiers dieselbe Wirkung wie der Besitz der Güter selbst. Eigentum, Pfandrecht, Zurückbehaltungsrecht usw. können durch die Uebergabe des Papiers erworben werden. Auf die Frage der rechtlichen Struktur dieses Hergangs, die außerordentlich strittig ist, kann hier nicht näher eingegangen werden.[41] Am meisten für sich hat wohl die hauptsächlich von Gierke vertretene Repräsentationstheorie.[42] Durch die Uebergabe des Papiers erfolgt nach Gierke die Uebertragung des mittelbaren Besitzes an der Ware, aber nur insoweit als er dem Uebergebenden selbst zusteht. Die Besitzübertragung ist freier als im Bürgerlichen Recht: Sie erfolgt „durch eine das Warenpapier als Herrschaftsmittel betreffende Uebergabe, für die der Tatbestand einer Sachübergabe erforderlich ist und ausreicht."

Solche Wirkungen äußert der Besitz des Frachtbriefduplikats nicht, ja, das Duplikat ist als solches für die Gestaltung der dinglichen Rechtsverhältnisse völlig belanglos. Der mittelbare Besitz am Frachtgut geht auf den Empfänger nach dessen Ankunft über, auch wenn er das Duplikat nicht hat, und der mittelbare Besitz des Absenders erlischt, auch wenn er das Duplikat in Händen hat, sobald der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder seine Ansprüche gerichtlich geltend gemacht hat. Der Absender kann nach § 870 und § 931 BGB. dem Empfänger durch Abtretung des Herausgabeanspruchs Besitz und Eigentum verschaffen, ohne daß dabei das Duplikat eine Rolle zu spielen braucht.

Wenn nun das Gesetz sagt, daß das Duplikat nicht die Bedeutung des Ladescheins hat, so heißt das aber nicht, daß nicht beide Papiere auch gemeinsame Züge aufweisen. Auch der Ladeschein ist eine Bescheinigung über den Emp-

---

40) Lehmann § 119, 2 a, α, S. 541.
41) Siehe hierzu: Heymann a.a.O.
42) von Gierke, Priv.R. II, § 115, S. 233; s. auch Lehmann § 119, S. 542 ff.

fang des Frachtguts, verbunden mit der Erklärung, das Gut der benannten Person bezw. dem jeweiligen Inhaber des Papiers auszuliefern (§ 444 HGB.). Der Ladeschein wird nicht auf Grund des Frachtvertrages, sondern auf Grund eines besonderen Ladescheinvertrages ausgestellt, der auch ein Vertrag zugunsten eines Dritten, des aus dem Papier Berechtigten, ist. Auch der Ladeschein erzielt eine Sicherstellung des Empfängers, wenn er diesem ausgestellt ist, wobei er sich aber nicht auf die rein negative Wirkung beschränkt, daß er dem Absender die Ausübung des Verfügungsrecht ohne den Willen des Empfängers praktisch unmöglich macht, sondern das Verfügungsrecht auf diesen übergehen läßt (§ 447 Abs. 2 HGB.). Deshalb hat man das Frachtbriefduplikat im Gegensatze zum Ladeschein ein „unvollkommenes", ein „steckengebliebenes" Traditionspapier genannt.

Der Ladeschein ist also gegenüber dem Frachtbriefduplikat das stärkere Papier. Der Absender kann über das Gut nicht verfügen, auch wenn er das Duplikat besitzt, wenn der Empfänger oder ein Dritter den Ladeschein innehat. Im Falle der Ausstellung eines Ladescheins sinkt also das Duplikat zu völliger Bedeutungslosigkeit herab.

Wenn der § 61 EVO. weiterhin bestimmt, daß das Frachtbriefduplikat auch nicht die Bedeutung des Frachtbriefs selbst habe, so ist dies im Hinblick auf den verschiedenen Zweck beider Papiere folgerichtig. Der Frachtbrief ist Begleitpapier des Frachtguts und folgt diesem an den Bestimmungsort. Das Duplikat bleibt in der Hand des Absenders zurück. Das Duplikat kann den Originalfrachtbrief nicht ersetzen; denn beide sind wesensverschieden. Ein Frachtbrief, der vom Gut getrennt in den Händen des Absenders zurückbleibt, ist rechtlich ein Unding.[43] Das Duplikat hat daher keine von den Rechtswirkungen, die nach dem HGB., der EVO. und dem IÜG. mit dem Besitz und der Uebergabe des Originalfrachtbriefs verbunden sind. Durch die Uebergabe des Frachtbriefs an den Empfänger erlischt das Verfügungsrecht des Absenders (§ 433 Abs. 2 HGB.; § 72 Abs. 13 EVO.; Art. 21 § 4 IÜG.). Der Empfänger macht seine Rechtsstellung durch die Einlösung des Frachtbriefs unzerstörbar. Die Uebergabe des Duplikats ändert an der Rechts-

43) Eger EVO. § 61 Anm. 268, S. 267,

stellung der Beteiligten nichts. Die Annahme des Frachtbriefs und des Gutes verpflichtet zur Zahlung des sich aus dem Frachtbriefe ergebenden Frachtlohns (§ 436 HGB.; § 75 Abs. 3 EVO.; Art. 16 § 1 Abs. 2 JUeG). Die Annahme des Duplikats hat derartige Wirkungen nicht. Der Ausdruck „Frachtbriefduplikat" ist also insofern irreführend, als das Duplikat keineswegs eine ähnliche Bedeutung hat wie das Original. Es stimmt nur äußerlich in der Form mit ihm überein.

Lebenslauf.

Am 20. April 1906 bin ich, Joachim Werdermann, als Sohn des Kaufmanns Otto Werdermann und seiner Ehefrau Elisabeth, geb. Meyer, zu Berlin-Charlottenburg gegeboren. Im ersten Schuljahre besuchte ich die Goethe-Schule, Reform-Realgymnasium zu Berlin-Wilmersdorf, und als meine Eltern nach Bad Freienwalde (Oder) übergesiedelt waren, die dortige Knabenmittelschule. Das Zeugnis der Reife erhielt ich nach neunjährigem Besuch, von Ostern 1916 bis Ostern 1925, am Staatlichen Gymnasium zu Bad Freienwalde. Ich studierte dann je vier Semester an der Thüringischen Landesuniversität Jena und an der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau. Am 7. März 1929 bestand ich am Oberlandesgericht Breslau die erste juristische Staatsprüfung. Die mündliche Doktorprüfung legte ich am 6. Juni 1929 an der Universität Breslau ab. Seit dem 1. Juni 1929 bin ich als Referendar in Berlin im Vorbereitungsdienst beschäftigt.